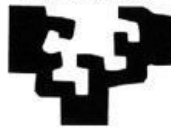


HEGAZKIN BIDAIARIEN ESKUBIDEAK 261/2004 ERREGELAMENDUAREN IKUSPEGITIK

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

Zuzenbideko Gradu Amaierako Lana

Enpresen Administrazio eta Zuzendaritzako eta Zuzenbideko Gradu Bikoitza

2020-2021 Ikasturtea

Egilea: Olatz Uranga Loyola

Zuzendaria: Idoia Otaegui Aizpurua

Bilbo, 2021eko otsailaren 12a



LABURPENA:

Lan honen bitartez hegazkin-bidaiariak 261/2004 Erregelamenduaren arabera dituzten eskubideak aztertu nahi izan dira, eta baita Erregelamendu horren oinarrian sortu daitezkeen nazioarteko gatazketan, nazioarteko judiziozko eskuduntza eta ezargari den legea nola zehaztu behar diren. Era berean, 2020. urtean milaka hegaldiren bertan behera uztea suposatu duen Covid-19aren pandemiak aireko garraioaren sektorean eta bidaiariengan izan dituen ondorio larriak ikusirik, pandemiak hegazkin bidaiarien eskubideetan izan duen eragina ere lan honen aztergaia izan da.

Aipatutako gaien inguruko azterketa sakon bat egin ondoren, 261/2004 Erregelamenduak aurretiaz indarrean zegoen 295/1991 Erregelamendurekin alderatuz, hegazkin bidaiariei babes maila altuagoa eskaintzen diela ondorioztatu badaiteke ere, lanean agerian gelditzen da hamabost urte baino gehiagoz indarrean daramatzan Erregelamendua erreformatu beharra dagoela. Izan ere, 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusia bidaiariei babes maila altua ematea izanik, beharrezkoa dirudi Erregelamenduak jasotzen ez dituen zenbait elementu arautzea eta Erregelamenduaren hutsuneak betetzeko azken urteetako Europar Batasuneko Justizia Auzitegiaren jurisprudentzia batzen duen testu eguneratu bat izatea. Azkenik, Covid-19ak eragindako pandemiak agerian utzi du 261/2004 Erregelamenduak hegazkin bidaiariei hainbat eskubide aurrezagutzen badizkie ere, errealitatean ez dela batere erraza bidaiariak Erregelamenduak eskaintzen dien babesak lortzea.

HITZ GAKOAK:

Hegazkin-bidaiarien eskubideak, 261/2004 Erregelamendua, Covid-19a, nazioarteko judiziozko eskuduntza, ezargari den legea, Europar Batasuneko Justizia Auzitegia.

AURKIBIDEA

1. Sarrera	1
2. 261/2004 Erregelamenduaren ikuspegi orokorra	3
A. Erregelamenduaren helburu nagusia eta aurrekariak.....	3
B. Erregelamenduaren ezarpen eremuak.....	4
C. Erregelamendua erreformatzeko proposamena.....	9
3. 261/2004 Erregelamenduak arautzen dituen egoerak	10
A. Norberaren borondatearen kontrako ontziratzearen ukapena	10
B. Hegaldien bertan behera uztea	16
C. Hegaldien atzerapena.....	19
4. 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian sor daitezkeen nazioarteko gatazketan eskuduntzaren eta ezargarri den legearen zehaztapena	22
A. Nazioarteko judiziozko eskuduntza	22
B. Ezargarria den legea.....	26
5. Hegazkin bidaiariak 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian izan ditzaketen eskubideak	30
A. Informaziorako eskubidea	30
B. Konpentsazio ekonomiko bat jasotzeko eskubidea	31
C. Konpentsazio osagarri bat jasotzeko eskubidea	37
D. Errenboltsorako edo ordezkoko garraio baterako eskubidea	37
E. Sorospenerako eskubidea	39
6. COVID-19aren eragina hegazkin bidaiariaren eskubideetan	42
7. Ondorioak	46
8. Bibliografia	47

TAULEN AURKIBIDEA

1. Taula: konpentsazioaren zenbatekoa hegaldiaren luzeraren arabera	32
2. Taula: konpentsazioa %50ean murrizteko baldintzak.....	32

1. Sarrera

Eurostatek¹ 2019an argitaratutako datuen arabera, 2018. urtea Europar Batasunean hegazkin-bidaiari gehien egon diren urtea izan da 1.106 milioi hegazkin-bidaiarirekin, 2017. urtean baino %7 gehiago eta 2010. urtean baino %43 gehiago².

Datu horiek agerian uzten dute aireko-garraioa geroz eta gehiago erabiltzen den garraibideetako bat dela eta ez da harrizkoa, ugariak bait dira eskaintzen dituen abantailak. Hala ere, gauza guztiek bezala, baditu bere eragozpenak ere, ohikoak izanik hegaldien bertan behera uzteak, atzerapenak edo ontziratzearen ukapenak.

2004. urtean jada Europako Parlamentuak eta Europar Batasuneko Kontseiluak hegazkin bidaiariei babes-maila handiagoa eskaini nahian, otsailaren 11ko 261/2004 Erregelamendua onartu zuten, 295/91 Erregelamendua³ indargabetu eta ontziratzearen ukatzeetan eta hegaldien bertan behera uzte edo atzerapen handien kasuetan hegazkin bidaiarien sorospenerako eta konpentsaziorako arau orokorrak ezartzen dituen⁴ (aurrerantzean 261/2004 Erregelamendua). Dena den, 261/2004 Erregelamenduaren bitartez egoera horietan bidaiarien alde zenbait eskubide aurreikusten badira ere, oso adierazgarriak dira Europako Batzordeak 2020ko urtarrilean jakinarazitako datuak, zeintzuetan adierazten den Europar Batasuneko bidaiarien %43ak bakarrik ezagutzen dutela Europar Batasunak Erregelamendu desberdinen bitartez bidaiari moduan eskubideak aurrezagutzen dizkiela⁵.

Ezjakintasun maila hori areagotu egin da 2019. urtearen amaieran Txinan agertutako SARS-CoV-2-aren (aurrerantzean Covid-19a) bilakaerak eragindako mundu mailako pandemiarekin⁶. Birusaren hedapena geldiarazteko munduko Estatu gehienek neurri desberdinak hartu dituzte, horien artean egonik mugen itxierak, mugikortasun-

¹ Europar Batasuneko estatistika-informazioko bulegoa.

² Eurostat eta Europako Batzordea, *Ficha informativa sobre el número de pasajeros aéreos en la UE desde 1993 hasta 2018*, Almeriako Europako Dokumentazio Zentroa, 2019ko abenduaren 12a. Eskuragarri: <https://www.cde.ual.es/ficha/numero-de-pasajeros-aereos-en-la-ue-3/>

³ 1991ko otsailaren 4ko 295/91 Erregelamendua, aireko ohiko garraioan ontziratzearen ukatze kasuetarako konpentsazio sistema bat ezartzeko arau orokorrak jasotzen dituen. 1991ko otsailaren 8an Europar Batasuneko Aldizkari Ofizialeko L 36/5 alean argitaratua.

⁴ 2004ko otsailaren 17an Europar Batasuneko Aldizkari Ofizialeko L 46/1 alean argitaratua.

⁵ Eurobarometroa eta Europako Batzordea. *Menos de la mitad de los viajeros de la UE conocen sus derechos como pasajeros*. Almeriako Europako Dokumentazio Zentroa, 2020ko urtarrilaren 16a. Eskuragarri: <https://www.cde.ual.es/menos-de-la-mitad-de-los-viajeros-de-la-ue-conocen-sus-derechos-como-pasajeros/>

⁶ Munduko Osasun Erakundeak 2020ko martxoaren 11an mundu osoan emandako kasu berrien biderkatzearen ondorioz, gaixotasuna mundu mailako pandemiatzat jo zuen.

murrizketak eta konfinamenduak edo berrogeialdiak egiteko betebeharra. Neurri guzti horiek milaka hegaldiren bertan behera uztea eragin dute, milioika hegazkin-bidaiari kaltetuta atera direlarik.

Testuinguru horretan, bidaiariak 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian dituzten eskubideak eta babesa aztertu nahi izan dira. Izan ere, Covid-19ak eragindako aireko garraioaren geldialdia dela eta, ugariak izan dira euren hegaldiak bertan behera utziak edo atzeratuak ikusi dituzten inguruko pertsonak. Beraz, gaurkotasun handiko gaia izanik, seguraski garai berri baten sorrera eragingo duen birusaren hedapenak hegazkin-bidaiarien eskubideetan izan duen eragina ikertzea eta baita egoera horretan sortu daitezkeen nazioarteko gatazketan, nazioarteko judiziozko eskuduntza eta ezargarri den legea zehazterako orduan bidaiariak dituzten aukerak ikustea lanaren aztergaiak izan dira. Era berean, Graduan zehar lortutako ezagutzak zabaltzearekin batera, eguneroko bizitzan erabilgarria izan daitekeen gai bat landu nahi izan da; oso baliagarria izan bait daiteke noizbait horrelako egoera batean egonez gero nola jokatu behar den edo hegazkin-bidaiari bezala zein eskubide ditugun ezagutzea.

Helburu guzti horiek bete ahal izateko, 261/2004 Erregelamenduan jasotako figuren⁷ eta eskubideen azterketa sakon bat egin da, lan osoan zehar autore desberdinen iritzia eta, batez ere, Europar Batasuneko Justizia Auzitegiak (aurrerantzean EBJA) gaiaren inguruan emandako jurisprudentzia barneratu direlarik.

Azkenik, lanaren egiturari dagokionez, lehendabizi, 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusia, ezarpen eremuak eta erreforma proposamena aurkeztu dira, batez ere, lana kokatzeko helburuarekin. Ondoren, 261/2004 Erregelamenduan araututako figura desberdinak aztertu dira. Jarraian figura horiek direla eta 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian sortu daitezkeen nazioarteko gatazketan nazioarteko judiziozko eskuduntza eta ezargarri den legea zehazteko arauak zehaztu dira, segidan 261/2004 Erregelamenduak egoera horietan hegazkin-bidaiarien alde aintzatetsitako eskubideak azaldu direlarik. Bukatzeko, Covid-19ak eragindako pandemiak hegazkin bidaiariengan izan duen eragina jorratu da eta lanari analisi hau guztia egitearen ondorioz ateratako ondorioekin eta erabilitako bibliografiarekin eman zaio amaiera.

⁷ Lanean zehar figurak aipatzerakoan ontziratzearen ukapenari, hegaldien bertan behera uzteari eta hegaldien atzerapenari egiten zaie erreferentzia.

2. 261/2004 Erregelamenduaren ikuspegi orokorra

A. Erregelamenduaren helburu nagusia eta aurrekariak

261/2004 Erregelamenduak bere 1.1. artikulua araberan, norbere borondatearen kontrako ontziratzearen ukatzeetan, atzerapen handietan eta hegaldien bertan behera uzteetan hegazkin bidaiariei ziurtatu beharreko gutxieneko eskubideak jasotzen ditu 295/91 Erregelamendua indargabetuz. Izan ere, 1991ko otsailaren 4ko 295/1991 Erregelamendua indarrean zegoenean, ontziratzea ukatzen zitzairen eta hegaldien bertan behera uzteak eta atzerapen handiak pairatzen zituzten bidaiarien kopurua oso altua izaten jarraitzen zuen⁸ eta hortaz, Europar Batasunean gutxieneko arauak indartzeko beharrari erantzuteko 261/2004 Erregelamendua sartu zen indarrean.

261/2004 Erregelamenduaren lehenengo kontuan hartuzkoak dioen moduan, **Erregelamenduaren helburu nagusia bidaiariei babes maila altua eskaintzea da norberaren borondatearen aurka ontziratzea ukatzeak, hegaldiaren bertan behera uzteak edo atzerapenak eragin ahal dizkien eragozpen eta arazoan aurrean.** Helburu horren atzean ordura arte hegazkin bidaiariek pairatzen zuten babesgabeziari aurre egiteko nahia dago. Izan ere, 2004. urtera arte ontziratzearen ukapen kasuetan konpentsazioa bermatzeko arau orokorrak bakarrik aurreikusten ziren 295/91 Erregelamenduaren bitartez eta gainera, arauketa hori modu oso era murriztatzailean egin zen honako arrazoiengatik:

- a) Konpentsazioa jasotzeko ontziratzearen ukapenaren atzean egon zitekeen arrazoi bakarra *overbooking*-a⁹ zen.
- b) Ezarritako konpentsazio sistema ohiko hegaldiei¹⁰ bakarrik zitzaien aplikagarri.
- c) Europar Batasuneko Estatu kideren batean jatorria zuten hegaldietan bidaiatzen zuten bidaiariei bakarrik ematen zitzairen babesa.

⁸ 261/2004 Erregelamenduaren hirugarren kontuan hartuzkoa.

⁹ *Overbookinga* honela definitu daiteke: "Así el *overbooking* consiste, estrictamente, en la reserva de plazas en un vuelo superior a la cantidad de asientos disponibles en el periodo que transcurre entre la puesta a disposición del público de la capacidad de la aeronave hasta el momento, próximo a la fecha de salida, en que todas las reservas han sido emitidas." Márquez Lobillo, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, 2013, 80. orria.

¹⁰ 295/1991 Erregelamenduko 2.c) artikuluan honela definitzen dira ohiko hegaldiak: "«vuelo regular», cualquier vuelo que reúna las características siguientes:

- que se lleve a cabo, a título oneroso, en un avión para el transporte de pasajeros o de pasajeros y carga y/o correo, en condiciones tales que, en cada vuelo, se pongan plazas a disposición del público, ya sea directamente por el transportista aéreo o por sus agentes autorizados;
- que preste servicio de transporte entre dos o más puntos, ya sea: i) de acuerdo con un horario publicado, o ii) con una frecuencia o regularidad tales que constituyan una serie sistemática evidente"

Egoera horretan, **261/2004 Erregelamenduak hegazkin bidaiarien babes hobetzeko, bestak beste, honako berrikuntza garrantzitsu hauek barneratu zituen**¹¹:

1. Ontzirapenaren ukapenaz gain, hegaldien bertan behera uztea eta atzerapena arautu ditu.
2. Ez du *overbooking*-a ontziratzearen ukapenagatik konpentsazio bat jasotzeko arrazoi bakar moduan aurreikusten.
3. Ohiko eta ez ohiko hegaldiei eta zenbait kasutan, baita bidaiak konbinatuei ere aplikatzen zaie.
4. Lurralde ezarpen eremu zabalagoa ezartzen du Europar Batasuneko aireko garraiolari¹² baten bitartez hirugarren Estatu batetik irten eta Estatu kide batera heltzen diren bidaiariei ere babes ematen dielako.

Ondorioz, esan daiteke 261/2004 Erregelamendua aurreko Erregelamenduak zituen hutsune garrantzitsuenak betetzen saiatu dela eta bere helburu nagusiari jarraiki, hegazkin bidaiariei babes maila handiagoa emateko berrikuntza ugari barneratu dituela.

B. Erregelamenduaren ezarpen eremuak

261/2004 Erregelamendua, 19. artikuluan jasotzen den moduan, 2005eko otsailaren 17an sartu zen indarrean. Gai ezarpen eremuari dagokionez, aurretiaz aipatu den bezala, Erregelamenduak, bere 1.1. artikularen arabera, bidaiarien gutxieneko eskubideak ezartzen ditu norbere borondatearen aurka ontziratzea ukatzean, hegaldien bertan behera uzteetan eta hegaldien atzerapenetan. Hala ere, 261/2004 Erregelamenduak ezarpen eremu horiez gain, beste bi ezarpen eremu ditu, hain zuzen ere, lurralde ezarpen eremua eta ezarpen eremu materiala¹³.

¹¹ Pérez Moriones, A., "Derecho a compensación en caso de cancelación y gran retraso de vuelos", *Revista Aranzadi Doctrinal*, 2. alea, 2019, 8. orria.

¹² 261/2004 Erregelamenduaren 2.c) artikularen arabera Europar Batasuneko aireko garraiolaria da: "Todo transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas". Dena den, esan beharreako da 2407/92 Erregelamendua gaur egun indargabetuta dagoela eta 1008/2008 Erregelamenduak ordezkatu duela. Hori horrela, lanean zehar Europar Batasuneko aireko garraiolaria aipatzen den bakoitzean Estatu kide batean 1008/2008 Erregelamenduaren arabera emandako baliozko ustiapen lizentzia duen aireko garraiolariari egiten zaio aipamena.

¹³ Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidalerroetan Erregelamenduaren ezarpen eremua aztertzerakoan, lurralde ezarpen eremua eta ezarpen eremu materiala bereizten dira.

a) Lurralde ezarpen eremua

Lurralde ezarpen eremua 261/2004 Erregelamenduko 3.1. artikuluan jasotzen da eta artikuluko horri jarraiki, **261/2004 Erregelamendua aplikagarria izango zaie:**

- a) 261/2004 Erregelamendua aplikagarri den Estatu kide bateko¹⁴ aireportutik irteten diren bidaiariei.
- b) Hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria, hots, egitatezko garraiolaria¹⁵, Europar Batasuneko izanik, hirugarren Estatu bateko aireportutik irteten diren eta 261/2004 Erregelamendua aplikagarri den Estatu kide bateko lurraldean helmuga duten bidaiariei, hirugarren herrialde horretan sorospena eta abantailak edo konpentsazioa jasotzen dituztenean izan ezik.

3.1. artikulua aplikazioak errealitatean sor ditzakeen zalantzak direla eta komenigarria da egoera horiek sakonago aztertzea. Hori horrela, Arribas Hernandez magistratuaren arabera¹⁶, 261/2004 Erregelamendua aplikagarria izango da honako bi kasu hauetan:

- a) **Hegaldia Estatu kide bateko lurraldetik irteten denean**, hegaldiaren helmuga edozein izanik eta hegaldiaz arduratzen den hegazkin konpainia edozein delarik.
- b) **Hegaldiak jatorria hirugarren Estatu batean daukanean eta hiru baldintza hauek betetzen direnean:**
 1. Hegaldiak Estatu kide batean helmuga izatea.
 2. Hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria, hots, egitatezko garraiolaria, Europar Batasuneko izatea.
 3. Irteerako aireportuaren Estatuko legediaren arabera, bidaiariak abantailaz (adibidez, bidai bonuak) edo konpentsazioaz eta sorospenez (adibidez, elikagaiak, edariak edo hotel baten gaua igarotzea) ez gozatzea.

¹⁴ 261/2004 Erregelamenduaren azken esaldian adierazten da Erregelamendua derrigorrezkoa izango dela bere elementu guztietan eta zuzenean aplikagarria Europar Batasuneko Estatu kide guztietan.

¹⁵ 261/2004 Erregelamenduaren 2.b) artikuluan hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria honela definitzen da: *“todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero”*

¹⁶ Arribas Hernandez, A., “Derechos derivados del retraso en el transporte aéreo al amparo del reglamento (CE) 261/2004 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas”, *El Derecho*. 2010eko uztailaren 29a. Eskuragarri: <https://elderecho.com/derechos-derivados-del-retraso-en-el-transporte-aereo-al-amparo-del-reglamento-ce-2612004-y-la-jurisprudencia-del-tribunal-de-justicia-de-las-comunidades-europeas>.

Ondorioz, **261/2004 Erregelamenduaren aplikazio esparrutik kanpo gelditzen dira Europar Batasunekoak ez diren aireko garraiolarien bitartez hirugarren Estatu batetik irtenda Europar Batasuneko Estatu kide batera heltzen diren bidaiariak.**

Dena den, 261/2004 Erregelamendua aplikatzerako orduan bi agertoki posible horien inguruan zenbait zalantza sortu direnez, EBJAk horiei buruzko argibideak eman behar izan ditu jarraian ikusiko den bezala.

Lehendabizi, lehenengo agertokian, hots, 3.1.a) artikuluan, “hegaldi” kontzeptuaren inguruko zalantza sortu zen. Izan ere, kontzeptu hori 261/2004 Erregelamenduan jorratzen diren elementu gehienekin zuzenean lotuta badago ere, Erregelamenduak ez du berau definitzen. Horrek ezinbestean EBJAk Erregelamendu honen esparruan “hegaldi” hitzari eman beharreko esanahia argitu behar izatea eragin zuen eta horrela egin zuen, hain zuzen ere, 2008ko uztailaren 10eko epaian. Epai horretan Frankfurteko Eskualdeko Auzitegi Nagusiak, EBJAri aurkeztutako epaiketa aurreko arazoetako batean¹⁷ galdetu zion ea joan-etorriko hegaldiek hegaldi bakarra osatzen duten 261/2004 Erregelamendua aplikagarri den zehazterako orduan¹⁸.

EBJAren esanetan, **joan-etorriko hegaldiak ezin daitezke hegaldi bakartzat hartu nahiz eta erreserba bakar batean kontratatuak izan.** Horrenbestez, joaneko hegaldia eta itzulerakoa bi hegaldi desberdin direla ulertu behar da 261/2004 Erregelamendua aplikatzerako orduan, erreserba nola burutu den kontuan izan gabe. Hori horrela, nahiz eta, joaneko hegaldia Estatu kide batetik irten eta itzulera hirugarren Estatu batetik jatorrizko aireportu horretara izan, hegaldiaz arduratzen den garraiolaria Europar Batasunekoa ez bada, ezin daiteke 261/2004 Erregelamendua aplikatu¹⁹.

Bigarrenik, bigarren agertokiko hirugarren baldintzaren inguruan, hots, irteerako aireportuko Estatuko legediaren arabera bidaiariek abantailez edo konpentsazioaz eta

¹⁷ Zehazki Auzitegiari honako hau galdetu zitzaion: “¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento [...] nº 261/2004 [...] en el sentido de que un “vuelo” comprende el viaje de ida y vuelta por avión desde el punto de partida hasta el de destino, en cualquier caso cuando se han reservado simultáneamente el vuelo de ida y el vuelo de vuelta?”.

¹⁸ Frankfurteko Eskualdeko Auzitegi Nagusiak esku artean zeukan auzian demandatzaileak, Schenkel jaunak, Düsseldorf – Manila bitarteko joan etorriko hegaldia kontratatu zuen *Emirates Airlines*ekin. Itzulerako hegaldian emandako bertan behera uztea zela eta Schenkel jaunak 261/2004 Erregelamenduan oinarritutako konpentsazioa galdatzen zion *Emirates Airlinesi*. Itzulerako hegaldia hirugarren Estatu batetik irten eta Europar Batasunekoa ez zen aireko garraiolari batek burutu arren, Schenkelek joan-etorriko hegaldiek hegaldi bakar bat osatzen dutela argudiatzen zuen eta beraz, joaneko hegaldia Europar Batasuneko Estatu kide batetik irtenenez, Erregelamendua aplikagarria zela 3.1.a) artikuluan oinarrituz. *Emirates Airlines*ek aldiz, joan-etorriko hegaldietan joaneko eta itzulerako hegaldiak bi hegaldi desberdintzat jo behar direla argudiatzen zuen eta horrez gain, 261/2004 Erregelamenduko 2.c) artikulua arabera bera ez zela Europar Batasuneko aireko garraiolaria.

¹⁹ EBJAren 2008ko uztailaren 10eko epaia, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland Diether Schenkelen kontra, 173/07 arazoa, 47. – 49. atalak.

sorospenaz ez gozatzearen inguruan, Europako Batzordeak “eta” lokailuaren garrantzia azpimarratu nahi izan du 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako gidallerroetan²⁰. Izan ere, Europar Batasuneko aireko garraiolari baten bitartez hirugarren Estatu batetik Europar Batasuneko Estatu kide batera doazen bidaiariei 261/2004 Erregelamendua aplikagarri ez izateko, hirugarren Estatu horrek abantailak edo konpentsazioa eta sorospena eman behar dizkie. Beraz, hirugarren Estatuak bi eskubide horietako bat bakarrik eskainiz gero, posible izango da bidaiariak 261/2004 Erregelamendua aplikatzea dagokion beste eskubidea galdatzeko; eta kontrara, hirugarren Estatuan, bertako legediaren arabera edo aireko garraiolariaren borondatez, bidaiariak bi eskubideak jaso dituenean ezingo du eskubide osagarririk galdatu 261/2004 Erregelamenduaren babespean.

b) Ezarpen eremu materiala

Orain arte aipatu diren ezarpen eremuez gain, 261/2004 Erregelamendua aplikagarria izateko, 3. artikulua gainontzeko zenbakietan jasotzen diren baldintzak eman behar dira. Hori horrela, **beharrezkoa izango da bidaiariak 3.2. artikuluan jasotako baldintzetako bat betetzea**, zehazki:

- Dagokion hegaldian baieztatutako erreserba²¹ bat izatea eta fakturazioan galdatutako baldintzetan eta aireko garraiolariak, bidai antolatzaileak edo baimendutako bidai agenteak aurretiaz eta idatziz edo bide elektronikoen bidez jakinarazitako orduan agertzea, 5. artikuluan jasotako bertan behera uzte kasuetan izan ezik²². Ordu zehatzik adierazi ezean, bidaiaria gutxienez irteera ordua baino 45 minutu lehenago agertu beharko da fakturazioan.
Edo
- Aireko garraiolari batek edo bidai antolatzaile batek, edozein arrazoi dela eta, bidaiaria erreserbatutako hegalditik beste hegaldi batera aldatu izana.

²⁰ Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidallerroetako 7. orria.

²¹ Erregelamenduak modu honetan definitzen du “erreserba” kontzeptua bere 2. artikuluko g) hizkian: *“reserva, el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o por su agente autorizado.”*

²² Hegaldiaren bertan behera uzte kasuetan ez da fakturazioan adierazitako baldintzetan eta orduan agertzea eskatzen askotan bertan behera uztea zenbait eguneko aurreabisuarekin jakinarazten zaiolako bidaiariari. Larrea Piguera, N., *La responsabilidad de las compañías aéreas en caso de cancelación a la luz del actual Reglamento 261/2004 y su futura modificación* (Gradu amaierako lana). Madril: Carlos III Unibertsitatea, Madril, 2013, 8. orria.

Ondorioz, lurralde ezarpen eremuan jasotako bi egoera horietako bat ematen denean eta bidaiariak azaldu berri diren baldintzetako bat betetzen dutenean, 261/2004 Erregelamendua aplikagarri izango da eta bidaiariak bertan jasotzen diren eskubideen egikaritzea eta babesa aldarrikatu ahal izango dituzte.

Hala ere, 3.3. artikuluari erreparatuz gero, **badaude 261/2004 Erregelamenduaren aplikazio eremutik kanpo gelditzen diren zenbait bidaiari**, hain zuzen ere, **dohainik edo zuzenean edo zeharka gainerako bidaiarientzat eskuragarri ez dauden hegazkin-txartel merkeagoekin bidaiatzen duten bidaiariak**. Hori horrela, Petit Lavall-en esanetan ezarpen eremu materialetik kanpo geldituko lirateke ezkutuko bidaiariak eta hegazkineko tripulazioa eta euren senideak kortesia moduan eskainitako txartelak erabiltzerakoan. Dena den, 3.3. artikuluan bertan adierazten den moduan, 261/2004 Erregelamendua aplikagarri izango zaie aireko garraiolariak edo operadore turistikoak ohiko erabiltzaileei zuzendutako programen edo beste programa komertzialen baitan igorritako hegazkin-txartelak erabiltzen dituzten bidaiariei. Horien artean aipatzekoak dira fidelizazio txartelen bitartez, hain zuzen ere, miliak edo puntuak pilatzen joateagatik, dohainik edo prezio merkeagoan eskuratutako hegazkin-txartelak²³.

Bestalde, 3.4. artikulua araberak, 261/2004 Erregelamendua **hego finkodun hegazkin motordunetan bidaiatzen duten bidaiariei bakarrik zaie aplikagarri** eta beraz, kanpoan gelditzen dira helikoptero bidez bidaiatzen duten bidaiak.

Horrez gain, 5. lerroaldean adierazten da **261/2004 Erregelamendua aplikagarri izango zaiela artikulua honen lehenengo eta bigarren ataletan adierazitako bidaiariak garraiatzeko hegaldiez arduratzen diren aireko garraiolariak**. Era berean, bidaiariarekin zuzenean kontraturik izan ez arren, bidaiariak kontratatutako hegaldia burutzeaz arduratzen diren garraiolariak, hots, egitatezko garraiolariak, 261/2004 Erregelamenduaren araberako betebeharrak betetzen dituztenean, kontratuko garraiolariaren izenean aritzen direla ulertuko da. Hortaz, egitatezko garraiolaria ez bada garraio kontratuaren parte, baina hala ere, garraiolariak euren artean egindako akordioak direla medio, garraio zerbitzua burutzea badagokio, bidaiariarekin kontratua burutu duen garraiolariaren izenean aritu dela ulertuko da. Hori dela eta, zeharka bada ere, 261/2004 Erregelamenduaren aplikazio esparrua Europar Batasunekoak ez diren garraiolariak hedatzen zaie hegaldiak hirugarren Estatu batean jatorria izanik eta helmuga herrialdea Europar Batasunaren baitan egonda, garraiolarien arteko akordioak tarteko, hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria, hots, egitatezko garraiolaria,

²³ Petit Lavall, M.V. *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes*. Castellón de la Plana, Servicio de Comunicación y Publicaciones Universitat Jaume I, 2018, 16. orria.

EBekoa denean, baina kontratuko garraiolaria berriz ez. Izan ere, bidaiariak erreklamazioa Europar Batasuneko den egitatezko garraiolariaren aurrean aurkeztuko badu ere eta horrek 261/2004 Erregelamenduan jasotako betebeharrak bete beharko baditu ere, 261/2004 Erregelamenduko 13. artikulua arabera, posible izango da egitatezko garraiolariak kontratuko garraiolariari ordaindutako kopurua erreklamatzeko bidaiariei eragindako kaltearen erruduna kontratuko garraiolaria izan denean.

Azkenik, 3.6. artikuluari erreparaturik, esan beharrezkoa da, bidaiariekin egindako kontratuak garraio kontratuak zein aireko garraioa barneratzen duten beste kontratu mota batzuk izan daitezkeela, adibidez, bidaia konbinatuak. Hala ere, **bidaiari konbinatuaren kasuan, 261/2004 Erregelamendua soilik aplikagarri izango da hegaldia bertan behera gelditzearen ondorioz bidaia konbinatua bertan behera gelditzen denean.**

C. Erregelamendua erreformatzeko proposamena

2013ko martxoaren 13tik, 261/2004 Erregelamendua eta 2027/97 Erregelamendua²⁴ erreformatzeko proposamen bat dago mahai gainean. Izan ere, beharrezkoa dirudi Erregelamendu horien inguruko EBJAren jurisprudentzia ugaria jaso eta arautu gabe dauden zenbait gai Europar Batasunean modu bateratuan arautzen dituen testu bakarra izatea, bidaiariei benetako babes-maila altua eskaintzeko. Hala ere, 2014ko otsailaren 5ean Europako Parlamentuak hainbat zuzenketa egiteko beharra jaso zuen eta geroztik, Erreforma Proposamenak ez du aurrera egitea lortu.

Lanean zehar Proposamenean jasotzen diren zenbait berrikuntza aipatuko badira ere, oro har, **berrikuntza garrantzitsuenen artean honako hauek daude**²⁵: iriste orduarekiko atzerapen handia jasan duten bidaiariei konpentsazio eskubidea aintzatesten zaie, baina gutxieneko atzerapena gaur egun EBJAk ezarritako hiru orduetatik bost orduetara hedatuz; salbuespenezko egoeren inguruko definizioa ematen da eta lehen eranskinean horren baitan sartu daitezkeen eta sartu ezin diren balizkoen zerrendak jasotzen dira; bost orduz ontziratuta egon ondoren hegazkina aireratu ez bada, bidaiariei hegazkinetik jaisteko eskubidea aurreikusten zaie; konpentsaziorako eskubidearen baitan muga berriak ezartzen dira; hegazkin-txartelean bidaiarien izen-abizenetan egon daitezkeen eta ontziratzearen ukapena eragin dezaketen akatsak

²⁴ 1997ko urriaren 9ko Erregelamendua, hegazkin-konpainiek bidaiarien aireko garraioarekiko eta bidaiarien ekipajearekiko daukaten erantzukizuna arautzen duena.

²⁵ Gascón Marcén, A., "Propuesta de reforma de los derechos de los pasajeros aéreos en la Unión Europea", *Actas Congreso Internacional de Turismo Zaragoza*, 2014, 92 – 104 orriak.

zuzentzeko aukera ematen da; eta ordezeko garraiorako²⁶ eta sorospenerako²⁷ eskubideetan hobekuntzak ematen dira.

3. 261/2004 Erregelamenduak arautzen dituen egoerak

Behin 261/2004 Erregelamenduaren ikuspegi orokorra landuta, 4., 5. eta 6. artikuluetan ontziratzea ukatzea, hegaldia bertan behera uztea eta atzerapen handia kontzeptuak definitzen direnez, jarraian figura horietako bakoitza beren-beregi aztertuko da beharrezkoak diren argibideak emanez.

A. Norberaren borondatearen kontrako ontziratzearen ukapena

Aurretiaz esan bezala, **261/2004 Erregelamenduaren bitartez norberaren borondatearen kontrako ontziratzearen ukapenari 295/1991 Erregelamenduan baino zentzu zabalagoa eman zaio** ontziratzearen ukapenaren atzean *overbooking*-az gain beste arrazoi batzuk ere egon daitezkeelako, esaterako, *overselling*-a²⁸. Horren erakusle da, 261/2004 Erregelamenduaren 2.j) artikuluan ontziratzearen ukapena honela definitzea: “bidaiariak ontziratzerako orduan 3.2. artikuluan jasotako baldintzetan agertu arren, hegaldian garraiatzeko ezezkoa, ontziratzea ukatzeko bidezko arrazoiak daudenean salbu, hala nola, osasun edo segurtasun arrazoiak edo bidaiatzeko agiri desegokiak aurkezpena”.

Erregelamenduak emandako definizioari erreparatuz, osasun edo segurtasun arrazoiak badaude edo bidaiatzeko agiri desegokiak aurkezten badira, posible izango da bidaiariari hegazkinean ontziratzen ez uztea eta berori ez da 261/2004 Erregelamenduaren 4. artikuluko eskubideak sorrarazten dituen ukapentzat joko. Beraz, **garraiolariak bidaiariei ontziratzea era arrazoituan edo arrazoitu gabean ukatu diezaieke, horrek bidaiariak izango dituen eskubideetan eragina izango duelarik.**

²⁶ Hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak bidaiaria bere hegaldien bitartez aurreikusitako iriste orduaren hurrengo 12 orduetan helmugara garraiatu ezin badezake, bidaiariak beste aireko garraiolari baten bitartez edo beste garraio bide batean garraiatua izateko eskubidea izango du, jatorrizko aireko garraiolariak gastu gehigarri horiek ordaindu beharko dituelarik.

²⁷ Bi orduko atzerapena ematen denean bidaiariak beti sorospenerako eskubidea izatea proposatzen da. Gaur egun bidaiariak sorospenerako eskubidea izateko igaro beharreko denbora (2, 3 edo 4 ordu) hegaldiaren luzeraren araberakoa da.

²⁸ *Overselling*-a honela definitu daiteke: “*El overselling se producirá cuando el transportador ha confirmado para un determinado vuelo mayor cantidad de pasajes o de lugares que aquellos que componen en dicho vuelo la capacidad de asientos disponibles en el avión, es decir, se va un paso más allá del overbooking, porque el transportista ha confirmado la reserva, ha garantizado la ejecución del transporte y el pasajero ha pagado el precio del mismo, quedando el contrato perfeccionado*”. Márquez Lobillo, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, op.cit., 80.-81. orriak.

a) Ontziratzea era arrazoituan ukatzea

Behin garraio kontratua formalizatuta eta bidaiariak hegazkin-txartela erakutsiz bere hartzekodun izaera frogatuta, bidaiari horrek kontratuan jasotako baldintzetan garraiatua izateko eskubide ukazina daukala pentsatu badaiteke ere, 2.j) artikuluaaren arabera aireko garraiolariak bidezko arrazoietan oinarrituta bidaiariari ontziratzea ukatu diezaioke. Bidezko arrazoi horien artean, 261/2004 Erregelamenduan bertan osasun eta segurtasun arrazoiak eta bidaiatzeko agiri desegokien aurkezpena aipatzen dira. Dena den, Erregelamenduak “*tales como*” esamoldea erabiltzen duenez, arrazoi horiek aireko garraiolariak erabili ditzakeen bakarrak ez direla ondorioztatu daiteke, hots, **ontziratzea era arrazoituan ukatzeko arrazoi zerranda irekia edo *numerus apertus dela***. Hala ere, zerranda irekia izateak zenbait zalantza sortu ditzake, batez ere, ez delako argi gelditzen arrazoi horien izaera zein izan behar den, hots, bidaiarien borondateari edo ekintzei lotutako arrazoiak bakarrik izan daitezke ontziratzea era arrazoituan ukatzeko zergatia?²⁹

Eztabaida hori EBJAk argitu zuen 2012ko urriaren 4ko epaiaren bitartez. Finlandiako Auzitegi Gorenak aurkeztutako bigarren epaiketa aurreko arazoari erantzunez, Auzitegiak adierazi zuen, aireko garraiolariak ezin dezakeela edozein arrazoi erabili ontziratzea era arrazoituan ukatzeko, **ontziratzea era arrazoituan ukatzeko aukera ematen duten arrazoi bakarrak bidaiariarekin zerikusia dutenak bait dira**³⁰.

Erregelamenduan bertan aipatzen diren arrazoiez gain, legegileak ez du ontziratzea era arrazoituan ukatzeko bidezko arrazoi zerranda burutu, praktikan oso erabilgarria eta beharrezkoa den arren. Hala ere, honako hauek arrazoi posible horien artean aurkitu daitezke³¹:

- Hegazkin konpainiek bidaiariei bidezko eran ezar ahal dizkieten obligazioen betearazpen ezarekin zerikusia dutenak, besteak beste, tripulazioak emandako segurtasun instrukzioak ez betetzea, galdatutako dokumentazioa gainean ez eramatea edota eskatutako bakoitzean ez erakustea, adostutako tarifa ez ordaintzea, galera edo lapurretatik salatuak izan diren edo legez kontrako eran eskuratu diren hegazkin-txartelak aurkeztea edo segurtasun kontrolak igarotzeari uko egitea.

²⁹ Márquez Lobillo, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, op. cit, 99. orria.

³⁰ EBJAren 2012ko urriaren 4ko epaia, Finnair Oyj Timy Lassooyen aurka, C 22/11 arazoa, 33. atala.

³¹ Ferrer Tapia, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatutos y responsabilidad*, Madril, Dykinson, 2013, 273.-275. orriak.

- Bidaiariaren portaera desegokiarekin zerikusia daukaten arrazoiak, bidaiari horiek bidaiari errebelde³² moduan ere ezagutzen direlarik. Portaera desegoki horietako batzuk izan daitezke: hegaldiaren segurtasuna arriskuan jar dezaketen portaera erasokorrak, alkoholaren edo drogen efektuen pean bidaiatu nahi izatea edo aurretiaz beste hegaldi batzuetan portaera desegokia izatea.
- Herrialde atzerritarretatik irteteko edo herrialde atzerritarretara sartzeko beharrezkoa diren agirien gabezia (bisak, osasun ziurtagiriak eta abar)³³.
- Bidaiarien osasunarekin zerikusia daukatenak, zehazki, bidaiariaren osasunak hegaldiaren, tripulazioaren, gainerako bidaiarien edota bidaiari horren segurtasuna arriskuan jar ditzakeenean. Honen harira, gaurkotasan handiko betebeharrak bat aipatu behar da, hots, Covid-19agatik derrigorrezkoa den musukoaren erabilera³⁴.

Hori horrela, Erregelamenduaren 2.j) artikuluari jarraiki, **ontziratzearen ukapenak ez ditu bere baitan hartzen ontziratzea era arrazoituan ezeztatu diren egoerak³⁵ eta**

³² Hegazkineria Zibilaren Nazioarteko Erakundearen Chicagoko Hitzarmenak bere 17. eranskinean honela definitzen ditu bidaiari errebeldeak edo *unruly* edo *disrupted passengers*-ak: "A passenger who fails to respect the rules of conduct or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft."

³³ Honen harira, Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidalerroetako 9. orrian adierazi zuen hegazkin konpainiek IATA-ren datu basea erabili behar dutela bidaiariak helmugara iristeko aurkeztu beharreko bidaia agiriak eta bisak zeintzuk diren ziurtatzeko; eta era berean, Estatuak datu base horretan euren lurraldean sartzeko beharrezkoak diren agirien inguruko informazio eguneratu eta osoa eskaini behar dutela. Covid-19ak eragindako mundu mailako pandemia dela eta, IATAk Timatic datu basean oinarritutako mapa elkarreragile bat jarri du martxan bidaiariei herrialde bakoitzean koronabirusagatik egon daitezkeen sarrera-murrizketak jakinarazteko. Mapa honako esteka honetan ikusi daiteke: <https://www.iatatravelcentre.com/world.php>

³⁴ Aireko Garraioaren Nazioarteko Elkarrekin, 2020ko abuztuaren 24an emandako 66. jakinarazpenean bidaiari guztiei musukoa erabiltzeko deia egin zien, Hegazkineria Zibilaren Nazioarteko Erakundeak Osasunaren Munduko Erakundearekin batera burututako gidari jarraiki. Elkarrekin gogorarazi duen bezala, hegazkin-txartelaren atzean garraio kontratu bat dago, non bidaiariak kontratuan ezarritako baldintzak onartzen dituen. Baldintza horien urraketak hegazkin konpainiari bidaiari bat ez garraiatzeko eskubidea eman diezaiolke bidaiari horren portaerak hegaldian eragiten duenean, nazioarteko araudia urratzen duenean edo gainerako bidaiarien segurtasuna arriskuan jartzen duenean. Horren harira, Covid 19-aren pandemia dela eta, hegazkin konpainia askok, bidaiarien eta tripulazioaren segurtasuna mantendu ahal izateko, musukoaren erabilera beharrezkotzat jo dute hegaldian bertan, *check-in*-a egiterakoan eta baita ontziratze ateetan ere. Horren adierazle dira, alde batetik, AENA-k aireportuetako barruti guztian musukoa erabiltzea derrigorrezkotzat jotzea (http://aena.mobi/csee/Satellite/LandingPage/es/LandingPage_FA/1445453931407); eta bestetik, Iberiak, beste hegazkin konpainia batzuen artean, bere web orrialdean hegaldi guztietan musukoaren erabilera derrigorrezkoa dela adieraztea (<https://grupo.iberia.es/news/06052020/iberia-recuerda-que-es-obligatorio-el-uso-de-mascarillas-en-todos-los-vuelos>).

³⁵ Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidalerroetako 8. orrian honakoa adierazten du: "De conformidad con el artículo 2, letra j), la «denegación de embarque» no abarca una situación en la que haya motivos razonables para rechazar el

horrek berarekin dakar kasu horietan bidaiarien alde ez direla 261/2004 Erregelamenduko 4. artikuluan jasotako eskubideak sortuko, hots, konpentsaziorako, errenboltsorako edo ordezeko garraio baterako eta sorospenerako eskubideak.

Ontziratzea era arrazoituan ukatzeak bidaiarientzat dituen ondorio kaltegarriak ikusirik eta 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusia kontuan hartuta, beharrezkoa dirudi ontziratzea era arrazoituan ukatzearen atzean egon daitezkeen arrazoiak era askoz ere zehatzago batean jasotzea. Izan ere, Erregelamenduak arrazoi horietako batzuk modu oso orokorrean aipatu besterik ez ditu egiten eta horrek ezinbestean babesgabezia egoera bat sor dezake bidaiarientzat, besteak beste, hasiera batean behintzat hegazkin konpainiaren edo tripulazioaren esku gelditu daitekeelako erabaki hori.

b) Ontziratzea arrazoitu gabeko eran ukatzea

Lehendabizi, esan beharrezkoa da ontziratzea era arrazoituan ukatzearen atzean egon daitezkeen arrazoiak bidaiariarekin lotuta dauden bitartean, **ontziratzea arrazoitu gabeko eran ukatzearen atzean dauden arrazoiak aireko garraiolariarekin zerikusia dutela**³⁶.

Aurretiaz esan den bezala, **261/2004 Erregelamenduak**, 295/91 Erregelamenduak ez bezala, **ontziratzearen ukatzea ez du *overbooking* kasuetara bakarrik mugatzen**. Izan ere, kontzeptua definitzerako orduan ez dira gertaera horren atzean egon daitezkeen arrazoiak jasotzen eta modu horretan kontzeptuaren aplikazio esparrua zabaltzen da aire garraiolariak bidaiari bati ontziratzea arrazoitu gabeko eran ukatzerako orduan egon daitezkeen balizko guztiak barneratuz. Baieztapen hori berreste aldera, EBJAk bere 2012ko urriaren 4ko C-22/11 epaian adierazi zuen ontziratzea arrazoitu gabeko eran ukatzea *overbooking* kasuetara bakarrik mugatzea 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusiaren aurka joango litzatekeela³⁷.

Bestalde, EBJAk epai berdinean adierazi zuen salbuespenezko egoera bat dela eta ondorengo hegaldiak berrantolatu behar izatea ezin dela ontziratzea era arrazoituan ukatzeko arrazoiaren artean sartu, berau ezin zaiolako bidaiariari egotzi. Are gehiago, EBJAren esanetan, ez da posible aireko garraiolari batek beste bidaiari batzuen arrazoizko epe batean garraiatuak izateko interesa argudiatuz, ontziratzea era

transporte de pasajeros en un vuelo, a haberse presentado a tiempo para el vuelo, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados."

³⁶ Ferrer Tapia, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, (...), op. cit*, 277.orria.

³⁷ EBJAren 2012ko urriaren 4ko epaia, Finnair Oyj Timy Lassooyen aurka, C 22/11 arazoa, 20-23. atalak.

arrazoituan ukatzeko egoera posibleak zabaltzea, horrela eginez gero, ontziratzea ukatu nahi zaien bidaiariei babesa gabetuko litzaiekeelako eta hori 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusiaren kontra joango litzatekeelako³⁸.

Era berean, salbuespenezko egoeren harira, Auzitegiak adierazi zuen **ontziratzearen ukatze kasuetan aireko garraiolaria ezin daitekeela salbuespenezko egoerak argudiatuz 4.3. artikuluan arabera daukan konpentsazioa ordaintzeko betebeharretik askatu**. Izan ere, 5.3. artikuluan ez bezala, 2.j) eta 4. artikuluetan ez da aukera hori aurreikusten. Horrenbestez, Auzitegiak ondorioztatzen du, ontziratzearen ukatze kasuetan, Europar Batasuneko legegileak ez zuela nahi aireko garraiolaria konpentsaziorako eskubidea ordaindu behar izatetik askatu salbuespenezko egoerak gertatzen direnean³⁹.

c) Ontziratzea era arrazoitu gabean ukatu behar denean aireko garraiolariak jarraitu beharreko prozedura

261/2004 Erregelamenduko 4.1. artikuluan adierazten da **aireko garraiolariak zenbait bidaiarien ontziratzea ukatu beharko duela aurreikusten duenean, lehendabizi, bidaiarien artean onura jakinen truke euren erresebei uko egiteko prest dauden bolondresak⁴⁰ eskatu beharko dituela**. Garraiolariak eskaera hori zenbait bidaiariri ontziratzea ukatu beharko diela aurreikusten duenean egin behar duenez, eskaera une desberdinetan eman daiteke, hala nola, ontziratze momentuan bertan edo baita aurretiaz eman daitekeen beste une batean ere, hala nola, fakturazioa egiterakoan edo oraindik lehenago⁴¹. Hala ere, 4.2. artikuluan adierazten den moduan, **onura zehatzen truke ontziratzeari uko egin dioten bolondresen kopurua hegaldian erreseba daukaten gainerako bidaiariak ontziratze nahikoa ez denean, hegaldira arduratzen den aireko garraiolariak zenbait bidaiariri ontziratzea ukatzeko ahalmena izango du**.

Autore batzuen ustetan⁴², 261/2004 Erregelamenduaren akats edo hutsune handienetariko bat bidaiariei ontziratzea euren borondatearen aurka ukatu behar

³⁸ EBJAren 2012ko urriaren 4ko epaia, Finnair Oyj Timy Lassooyen aurka, C 22/11 arazoa, 33-34. atalak.

³⁹ EBJAren 2012ko urriaren 4ko epaia, Finnair Oyj Timy Lassooyen aurka, C 22/11 arazoa, 33-38. atalak.

⁴⁰ 261/20014 Erregelamenduak bere 2.k) artikuluan "bolondres" kontzeptua honela definitzen du: "*toda persona que se haya presentado para el embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3 y acceda a petición del transportista aéreo, a renunciar voluntariamente a su reserva a cambio de determinados beneficios*".

⁴¹ Márquez Lobillo, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, op. cit., 145. - 146. orriak.

⁴² Ferrer Tapia, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, (...)*, op. cit., 293-294. orriak.

zaienean aireko garraiolariak jarraitu beharreko irizpideak ez jasotzea da. Izan ere, bolondres nahikorik ez dagoenean aireko garraiolariaren esku gelditzen da ontziratzea nori ukatu erabakitzea 261/2004 Erregelamenduan ez direlako erabaki hori hartzeko irizpideak jasotzen eta are gehiago, Erregelamenduak ez dielako aireko garraiolariari ontziratzea ukatzeko jarraituko dituzten irizpideak argitaratzeko galdatzen. Horrek bidaiariaren babesgabezia eta aireko garraiolariaren erabakiaren arbitrariotasuna ekar dezake. Dena den, esan beharrekoa da 11. artikulua lehentasuna ematen diela mugikortasun mugatua daukaten bidaiariari eta horien laguntzaile edo txakurrei eta bakarrik bidaiatzen duten adingabeei.

d) Ontziratzea arrazoitu gabeko eran ukatu zaien bidaiarien eskubideak

Ontziratzea era arrazoitu gabean ukatu zaien bidaiariari hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak 7. artikulua araberako **konpentsazioa** berehala⁴³ ordaindu beharko die eta horrez gain, 9. artikuluko **sorospen eskubidea** ematearekin batera, **8. artikuluari jarraiki honako aukerak eskaini beharko dizkie**: 1) hegazkin-txartelagatik ordaindutakoaren itzulketa eta horrela dagokionean, bidaiaria jatorrizko aireportura lekualdatzea; 2) lehenbailehen eta antzekoak diren baldintzetan bidaiaria helmugara garraiatzea; edo 3) bidaiariari ondo datorkion ondorengo data batean helmugara garraiatzea.

Bolondresek berriz, **adostutako onurez gain, 8. artikuluan araututako sorospena** jaso beharko dute. Adostutako onurek izaera ekonomikoa edo diruzkoa izan dezakete eta ohikoak diren onuren artean honako hauek aurkitu daitezke: hasiera batean kontratatutakoa baino maila altuagoko klase batean bidaiatzea edo aireko garraiolariak doako hegaldiak eskaintzea bidaiariari ondo datozkion datetan⁴⁴. Dena den, kontuan izan behar da 261/2004 Erregelamenduko 12.2. artikuluari jarraiki, bolondresek printzipioz, ez dutela 12.1. artikuluan aurreikusitako konpentsazio osagarriak galdatzeko aukerarik izango.

⁴³ Pazos Castroren ustez ordainketa ontziratzea ukatzen den aireportuan eta momentuan bertan egin beharko da. Hala ere, horrek zenbait arazo praktiko ekar ditzakeen, batez ere, eskudirutan ordaindu behar denean. Pazos Castro, R. *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros*. Madril, Wolters Kluwer, 2018, 135. orria.

⁴⁴ Márquez Lobillo, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros, op. cit.* 148. orria.

B. Hegaldien bertan behera uztea

261/2004 Erregelamenduak 2.l) artikuluan hegaldi baten bertan behera uztea definitzen du **programatutako hegaldi batean gutxienez erreserbatutako eserleku bat egonik, hegaldiaren ez burutze moduan**. Definizioaren sinpletasunak EBJAk hegaldia bertan behera uztearen inguruan zenbait argibide eman behar izatea eragin du azken urteetan.

Hasteko, 2009ko azaroaren 19an emandako epaian **atzerapena eta bertan behera uztea bereizteko irizpideak** ezarri zituen⁴⁵. Hain zuzen ere, EBJAk adierazi zuenez, atzerapen baten aurrean egongo gara, atzerapenaren iraupena kontuan hartu gabe, hegaldiaren irteera hasiera batean ezarritako programazioaren arabera denean eta hegaldia burutzeko hasiera batean aurreikusitako hegazkina erabiltzen denean. Kontrara, bertan behera uzte baten aurrean egongo gara hasiera batean aurreikusitako programazioa bertan behera gelditzen denean eta bidaiariak programazio desberdina daukan beste hegaldi batera mugitzen direnean.

Hala ere, kontuan izan behar da **bertan behera uzte baten aurrean gaudela ulertzeko bidaiari bakoitzaren banakako egoera aztertu behar dela** eta ez dela beharrezkoa hegazkin konpainiak hegaldia bertan behera uztearen inguruko erabaki zehatzik ematea. Horrenbestez, bidaiari bakoitzaren egoera banan-banan aztertu beharko da eta ez da beharrezkoa izango hasiera batean aurreikusitako hegaldian eserleku bat erreserbatuta zeukaten bidaiari guztiak beste hegaldi batera igarotzea⁴⁶. Are gehiago, Auzitegiaren esanetan aireportuko pantaila informatzaileetan “*retraso*” edo “*cancelación*” oharra agertzeagatik edo hegazkin konpainiako langileek argibide horiek emateagatik ez gara halaberrez agertoki horietako baten aurrean egon behar. Era berean, bidaiariak bere ekipajea berreskuratzea edo ontziratze-txartel berriak lortzea ezin dira hegaldiaren bertan behera uztea eman den zehazteko faktore erabakigarritzat jo gertaera horiek ez daudelako hegaldiaren ezaugarri objektiboekin zuzenean lotuta eta akatsak izan daitezkeelako⁴⁷.

Bestalde, kontzeptua gehiago zehazte aldera, interesgarria da EBJAk 2011ko urriaren 13an Sousa Rodriguez eta beste batzuk Air France S.A.-ren aurka emandako epaia aztertzea. Epai horretan EBJAri galdetu zitzaion ea bertan behera uztearen kontzeptua aurretiaz programatutako hegaldiaren ez aireratze moduan soilik ulertu zitekeen edo

⁴⁵ EBJAren 2009ko azaroaren 19ko epaia, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak, 32-34 atalak

⁴⁶ Zentzu berdinean EBJA-ren 2011ko urriaren 13ko epaia, Sousa Rodríguez eta beste batzuk Air France S.A.-ren aurka, C-83/10 arazoak, 29. eta 31. atalak.

⁴⁷ EBJAren 2009ko azaroaren 19ko ebazpena, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak, 37. atala.

kontrara, kontzeptuaren baitan hegaldia aireratu arren, arrazoi desberdinak direla medio (aztertutako kasuan matxura tekniko bat), jatorrizko aireportura itzuli diren hegaldiak ere sar zitezkeen.

Zalantza horren aurrean EBJAk adierazi zuen **hegaldiaren bertan behera uztea ez dela aurreikusitako aireratzea gertatzen ez denean bakarrik ematen. Hegaldiaren bertan behera uztea emango da baita ere hegaldia, aurreikusitako ibilbidea burutu gabe, bere helmugara iristen ez denean⁴⁸, bai jatorrizko aireportura itzuli eta bidaiariak beste hegaldi batzuetan kokatzen direnean eta baita beste aireportu batean lurreratzen denean ere⁴⁹, hegaldiaren itzuleraren arrazoia edozein izan daitekeelarik⁵⁰. Horren harira, esan beharrekoa da 261/2004 Erregelamendua eraberritzeko Proposamenak egun indarrean dagoen definizioari honako hau gehitzea proposatzen duela: «*Se considerará cancelado un vuelo cuando la aeronave haya despegado, pero, por el motivo que fuere, se haya visto obligada a aterrizar en un aeropuerto distinto del de destino o a regresar al aeropuerto de salida*».**

Dena den, ez da bertan behera uzterik egongo, programazioan jasotako jatorrizko eta helmugako tokien artean aurreikusi gabeko eskalaren bat egiten denean⁵¹.

Behin bertan behera uztearen kontzeptua argituta, horrelako kasu bat ematen denean, **261/2004 Erregelamenduak bidaiariei aurrezagutzen dizkien eskubideak** zehaztu behar dira. Hori horrela, 261/2004 Erregelamenduko **5.1. artikulua**ren arabera bertan behera uzteetan bidaiariak ondorengo eskubideak izango dituzte:

Lehendabizi, 8. artikuluan jasotako **errenboltsorako edo ordezkoko garraio baterako eskubidea**, zeinaren bitartez aireko garraiolariak hiru aukera hauek eskaini beharko dizkien bidaiariei: 1) hegazkin-txartelagatik ordaindutakoaren itzulketa eta horrela dagokionean, bidaiaria jatorrizko aireportura lekualdatzea; 2) lehenbailehen eta antzekoak diren baldintzetan helmugara eramatea; edo 3) ondorengo data batean helmugara eramatea.

⁴⁸ EBJA-ren 2011ko urriaren 13ko ebazpena, Sousa Rodríguez eta beste batzuk Air France S.A.-ren aurka, C-83/10 arazoa, 28. atala.

⁴⁹ Petit Lavall, M.V. *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo (...)*, op. cit. 20. orria.

⁵⁰ Dena den, itzuleraren arrazoia kontuan hartu beharko da bidaiariak konpentsaziorako eskubidea daukan zehazterako orduan, izan ere, itzulera salbuespenezko egoera batengatik eman bada posible da aireko garraiolaria konpentsazioa ordaintzetik askatzea. EBJA-ren 2011ko urriaren 13ko ebazpena, Sousa Rodríguez eta beste batzuk Air France S.A.-ren aurka, C-83/10 arazoa, 34. atala.

⁵¹ 2016ko urriaren 5eko EBJA-ren autoa, Ute Wunderlich Bulgarian Air Charter Limiteden aurka, C-32/16 arazoa, 27 atala. Zentzu berdinean, Petit Lavall, M.V. *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo (...)*, op. cit. 20. orria.

Bigarrenik, bertan behera uzte bat pairatzen duten eta ordezeko garraio batean helmugara bidaiatzea edo jatorrira itzultzea aukeratzen duten bidaiariek 9.1.a) eta 9.2. artikuluetan jasotako **sorospenerako eskubidea** izango dute, hots, behar beste janari eta edari jasotzeko eta bi dei, telex, fax edo mezu elektronikoko bidaltzeko eskubidea. Era berean, ordezeko garraioa hasiera batena kontratatutakoaren irteera ordua baino gutxienez egun bat beranduago irteten bada, 9.1.b) eta 9.1.c) artikuluetan jasotako sorospenerako eskubidea ere izango dute, hau da, hotel batean gaua igarotzeko eskubidea eta aireportutik gaua igarotzeko lekura bitarteko garraioa.

Azkenik, 7. artikuluan zehaztutako **konpentsazio ekonomikoa jasotzeko eskubidea** izango dute, **beti ere, bertan behera uztea 5.1.c) artikuluan zehaztutako aurreabisuarekin jakinarazten ez bazaie**. Izan ere, 5.1.c) artikulua araberan honako kasu hauetan bidaiariek ez dute konpentsazioa jasotzeko eskubiderik izango:

- i. Aireko garraiolariak bidaiariei hegaldiaren bertan behera uztea gutxienez bi asteko aurrerapenarekin jakinarazten dienean.
- ii. Aireko garraiolariak bidaiariei hegaldiaren bertan behera uztea zazpi egun eta bi aste bitarteko aurrerapenarekin jakinarazten dienean eta hasiera batean aurreikusitako irteera ordua baino bi ordu lehenago ateratzen ez den eta aurreikusitako iriste ordua baino gehienez lau ordu beranduago heltzen den ordezeko garraio bat eskaintzen badie.
- iii. Aireko garraiolariak bidaiariei hegaldiaren bertan behera uztea zazpi egun baino gutxiagoko aurreikuspenarekin jakinarazten dienean eta hasiera batean aurreikusitako irteera ordua baino ordubete lehenago irteten ez den eta aurreikusitako iriste ordua baino gehienez bi ordu beranduago heltzen den ordezeko garraio bat eskaintzen badie.

Pazos Castroren arabera, Erregelamenduak 5.1. artikuluko c) lerroaldearen bitartez hegazkin konpainiek bidaiariei bertan behera uztea lehenbailehen jakinaraztea eta ordezeko garraioak eskaintzea sustatu nahi du, modu horretan bidaiariek ahalik eta denbora gutxien galdu dezaten eta helmugara eragozpen gehiegirik gabe heltzeko berrantolatzeak aukera izan dezaten. Dena den, zenbait zalantza sortzen dira bidaiariei jakinarazpena bi aste lehenago egiten zaienean, izan ere, posible da egoera hori i) edo ii) agertokietan barneratzea. Hala ere, 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusia dela eta, balizko hori ii) aukeraren sartzeari egokiagoa dirudi, horrek bidaiariei babes-maila handiagoa ematen dielako⁵².

⁵² Pazos Castro, R. *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros. op. cit.* 179. or

5.4. artikuluaaren arabera hegaldiaz arduratzen den **aireko garraiolariari dagokio bidaiariari hegaldiaren bertan behera uztearen berri ematea eta jakinarazpen uea frogatzea**. Horren harira, kontuan izan behar da egunerokotasun handiko kontu bat, zehazki, bidaiariak hegazkin txartela hegazkin konpainiari zuzenean erosi beharrean Internet edo bidaia-agentzia baten bitartez erostea. Kasu hauetan aireko garraiolaria ez da konpentsazioa ordaintzeko betebeharretik askatuko bertan behera uztea Interneteko plataformari edo bidaia-agentziari bi asteko aurrerapenarekin jakinarazten badie, horiek bidaiariei berri ematen ez dieten bitartean. Izan ere, 5.1.c) artikuluan “kaltetutako bidaiariei” jakinarazi behar zaiela adierazten da argitasun osoz eta arau hori aplikagarri suertatzen da hegaldia zuzenean aireko garraiolariarekin kontratatu ez den kasuetan⁵³.

Azkenik, ezin daiteke ahaztu, 5.3. artikuluari jarraiki aireko garraiolariak ez duela konpentsazioa ordaintzeko betebeharririk izango bertan behera uztea, arrazoizko neurri guztiak hartuta ere, saihestezinak ziren salbuespenezko egoeren ondorioa izan bada.

C. Hegaldien atzerapena

Hegaldien atzerapenaren nondik norakoak aztertzen hasi baino lehen, esan beharrekoa da 261/2004 Erregelamenduak ez duela atzerapenaren inguruko definiziorik jasotzen. Are gehiago, Erregelamenduan beren-beregi bereizketarik egiten ez bada ere, errealitatean bi motatako atzerapenak desberdinu behar dira, irteera orduarekiko atzerapena eta iriste orduarekiko atzerapena⁵⁴.

a) Irteera orduarekiko atzerapena

Irteera orduarekiko atzerapena 261/2004 Erregelamenduko 6. artikuluan arautzen da, izan ere, artikuluaaren izenburuan atzerapen hitza bakarrik agertzen bada ere, lehenengo lerroaldean bertan irteera orduarekiko atzerapenari buruz mintzo dela zehazten da.

EBJAK Sturgeon epaian adierazi zuen hegaldiak 6. artikuluan jasotako atzerapena pairatzen duela **hegaldia hasiera batean aurreikusitako programazioaren arabera burutu arren**, bere benetako irteera ordua aurreikusitakoarekiko desberdina denean⁵⁵,

⁵³ EBJAren 2017ko maiatzaren 11ko ebazpena, Krijgsman Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV-ren aurka, C-302/16 arazoa, 25-31 atalak.

⁵⁴ Zentzu honetan Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidalerroetako 10. orria, Pazos Castro, R. “El derecho a compensación por retraso en la normativa europea de transporte aéreo de pasajeros.”, *InDret, Revista para el análisis del derecho*, 2. zenbakia, 2017, 13. orria; eta Pazos Castro, R., *La protección del consumidor en el transporte (...)*, op. cit, 180. orria.

⁵⁵ EBJAren 2009ko azaroaren 19ko ebazpena, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak, 31 eta 32 ataletan honako hau jasotzen da: “*Por otro lado, del artículo 6 del Reglamento nº 261/2004 se desprende*

hots, **irteera ordua hasiera batean aurreikusitakoa baino beranduago gertatzen denean.**

Dena den, kontuan izan behar da irteera orduarekiko atzerapen kasuetan bidaiariei dagozkien eskubideak zehazterakoan, 6.1. artikulua hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak **aurreikusitako atzerapena** hartzen duela irizpide moduan eta ez ordea, benetan gertatu den atzerapena (“*Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista (...)*”). Horren harira adierazi da arauaren idazkera dela eta eskubideen sorrera hegazkin konpainietako arduradunen aurreikuspen subjektiboen menpe geratzen dela⁵⁶. Hala ere, badirudi eskubideak aireko garraiolariak arrazoizko eran irteera orduak atzerapen bat pairatuko duela aurreikusi beharko lukeenean sortzen direla⁵⁷.

Bestalde, 6.1. artikuluan “irteera ordua” kontzeptua erabili arren, 261/2004 Erregelamenduak ez du termino hori definitzen. Pazos Castoren ustetan programatutako irteera ordua garraio kontratuan jasotako ordua da eta atzerapena eman den jakiteko aintzat hartu beharreko benetako irteera ordua berriz, hegazkina ontziratze-atetik urruntzen hasten den momentua⁵⁸.

Behin irteera orduarekiko atzerapenaren zenbait xehetasun argituta, 6.1. artikulua agertoki horretan bidaiarien alde aurreikusten dituen **eskubideak** aztertu behar dira. **Eskubide horien sorrera hegaldiaren eta atzerapenaren luzeraren arabera izango da**, hain zuzen ere, jarraian aztertuko diren eskubideak sortzeko hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak aurreikusitako atzerapena honakoa izan behar da:

- a) Bi ordu edo gehiagokoa, 1.500 km edo gutxiagoko hegaldi guztien kasuan, edo
- b) Hiru ordu edo gehiagokoa, Europar Batasun barruko 1500 km-tik gorako hegaldi guztietan eta 1500 km-tik 3500 km-ra bitarteko gainerako hegaldietan, edo
- c) Lau ordu edo gehiagokoa, a) edo b) hizkietan jasota ez dauden gainerako hegaldien kasuan.

que el legislador comunitario ha partido de un concepto de <<retraso del vuelo>> que considera únicamente la hora de salida prevista y que, por tanto, implica que, con posterioridad a la hora de salida, los demás elementos que afectan al vuelo no se vean modificados. De este modo, un vuelo sufre un <<retraso>>, en el sentido del artículo 6 del Reglamento nº 261/2004, si se efectúa conforme a la programación inicialmente prevista y si su hora de salida efectiva se ve diferida con respecto a la hora de salida prevista.”

⁵⁶ Lyczkowska, K. “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista.”, *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 2. zenbakia, 2012, 3. orria.

⁵⁷ Pazos Castro, R., *La protección del consumidor en el transporte (...)*, op. cit., 180. orria.

⁵⁸ Pazos Castro, R., *La protección del consumidor en el transporte (...)*, op. cit., 180. orria.

Atzerapen horiek ematen diren kasuetan, **bidaiariek eskubide hauek** izango dituzte:

1. 9.1.a) eta 9.2. artikuluetako sorospenerako eskubidea, hau da, **behar beste janari eta edari jaso eta bi dei, telex, fax edo mezu elektronikoko bidaltzeko eskubidea;**
2. Ordezko garraioa hasiera batean kontratatutakoaren irteera ordua baino gutxienez egun bat beranduago irteten bada, 9.1.b) eta 9.1.c) artikuluetan jasotako sorospena, hau da, **hotel batean gaua igarotzeko eskubidea eta aireportutik gaua igarotzeko lekura bitarteko garraioa;**
3. Irteera orduarekiko atzerapena bost ordu edo gehiagokoa izan denean, 8.1.a) artikuluan jasotako eskubidea, zehazki, **hegazkin-txartelagatik ordaindutakoaren itzulera eta horrela dagokionean, bidaiaria jatorrizko aireportura eramatea.**

Edonola ere, sorospena aurretiaz ezarritako distantzia-tarte bakoitzari dagokion denbora-tarteetan eskainiko da soilik (6.2. artikulua).

b) Iriste orduarekiko atzerapena

261/2004 Erregelamenduaren arabera 7. artikuluan jasotako konpentsaziorako eskubidearen titularrak euren hegaldia bertan behera utzita ikusi duten eta ontziratzea era arrazoitu gabean ukatu zaien bidaiariak dira. Dena den, EBJAk 2009ko azaroaren 19ko ebazpenean, 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusian eta berdintasun printzipioan oinarrituta, **euren helmugara hiru ordu edo gehiagoko atzerapenarekin iristen diren bidaiariei 7. artikuluan jasotzen den konpentsaziorako eskubidea aurreikusi zien.** Izan ere, hegaldien bertan behera uzte kasuetan eta atzerapen handietan bidaiariek jasaten dituzten kalteak berdintsuak izanik, tratu berdina jasotzearen printzipioaren aurkakoa izango litzateke bertan behera uztea jasan duten bidaiariek konpentsaziorako eskubidea izatea eta atzerapen handia jasan dutenek ez⁵⁹.

Horren harira, konpentsazio ekonomikoa jasotzeko iriste orduan hiru orduko atzerapena eman behar denez, ezinbestekoa da atzerapenaren luzera era egokian zehazterako EBJAk emandako irizpideak kontuan izatea.

Lehendabizi, EBJAk 2014ko irailaren 4an emandako epaian, hegaldiaren benetako iriste ordua noiz ematen den zehazteko funtsezko irizpidea ezarri zuen. Hain zuzen ere, Auzitegiaren esanetan benetako **iriste ordua hegazkinaren ateetako bat zabaltzen**

⁵⁹ EBJAren 2009ko azaroaren 19ko ebazpena, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak, 60 eta 61 atalak.

denean emango da, ulertuz une horretan bidaiariei hegazkinetik irtetzeko baimena ematen zaiela eta beraz, momentu horretatik aurrera jarraitu dezaketela euren jarduerekin inolako murrizketarik gabe⁶⁰.

Bigarrenik, **konexiodun hegaldien kasuan** EBJAk argibide desberdinak eman ditu. Alde batetik, 2013ko otsailaren 26an emandako ebazpenean adierazi zuen hegaldi horietan azken helmugara iritsi arteko atzerapena zenbatu behar dela, kontuan izan gabe atzerapena lehenengo hegaldian edo konexioko hegaldian eman den⁶¹. Bestetik, 2017ko irailaren 7an emandako epaiaren arabera, konpentsazioaren zenbatekoa baldintzatzen duen hegaldiaren luzera neurtzeko lehenengo aireratzearen eta azken helmugaren artean dagoen distantzia hartu behar da kontuan⁶².

Azkenik, Auzitegiak 2017ko maiatzaren 4an emandako epaian adierazi zuen hiru orduko atzerapenaren atzean inguruabar arrunt bat eta salbuespenezko egoera bat daudenean, iriste orduarekiko atzerapenari salbuespenezko egoerak eragindako atzerapena kendu behar zaiola. Eragiketa hori egin ondoren, atzerapena oraindik hiru ordu edo luzeagoa bada, bidaiariek 7. artikuluko konpentsazioa jasotzeko eskubidea izango dute⁶³.

4. 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian sor daitezkeen nazioarteko gatasketan eskuduntzaren eta ezargarri den legearen zehaztapena

A. Nazioarteko judiziozko eskuduntza

261/2004 Erregelamenduan araututako hegaldien bertan behera uztearen, atzerapenaren eta ontziratzearen ukapenaren oinarrian sortutako nazioarteko gatasketan, nazioarteko judiziozko eskuduntza zehazteko aplikatu beharreko arauaren inguruko zalantza sortu izan da doktrinaren baitan hainbat alditan. Izan ere, kontuan izan behar da, alde batetik, zibil eta merkataritza gaietan, nazioarteko judizioko eskuduntza eta ebazpenen aintzatespena eta egikaritzari buruzko 2012ko abenduaren 12ko 1215/2012 Erregelamendua⁶⁴ dagoela, Brusela I *bis* moduan ezagutzen dena; eta bestetik, aireko garraioaren nazioarteko zenbait arau bateratzeko Montrealeko Hitzarmena.

⁶⁰ EBJAren 2014ko irailaren 4ko epaia, Germangings GmbH Ronny Henningenen aurka, C-452/13 arazoa, 22-25 atalak.

⁶¹ EBJA-ren 2013ko otsailaren 26ko ebazpena, Folkerts Air France S.A.-en kontra. C-11/11 arazoa, 35. atala

⁶² EBJAren 2017ko irailaren 7ko epaia, Bossen eta beste batzuk Brussels Airlines SA/NV-ren aurka, C-559/16 arazoa, 33. atala

⁶³ EBJAren 2017ko maiatzaren 4ko ebazpena, Pešková eta Peška Travel Service S.A. ren aurka, C-315/15 arazoa, 49. atala

⁶⁴ 2012ko abenduaren 20an Europar Batasuneko Aldizkari Ofizialeko L 351 aleko 1. orrian argitaratua.

Montrealeko Hitzarmenak hegaldien bertan behera uzteari eta ontziratzeari buruzko arauketa jasotzen ez badu ere, hegaldien atzerapenari buruzko xedapenak jasotzen ditu eta gainera, bere 33. artikuluan nazioarteko judiziozko eskuduntzari buruzko arauak zehazten ditu. Hortaz, hegaldien atzerapenen inguruan sortutako nazioarteko gatasketan, nazioarteko judiziozko eskuduntza zehazteko posible izango litzateke eskuduntza Montrealeko Hitzarmenaren 33. artikuluan arabera zein Brusela I *bisen* arabera zehaztea. Horren harira, behin baino gehiagotan Brusela I *bisen* eta Montrealeko Hitzarmenaren arteko bateragarritasuna zalantzan jarri da. Hala ere, EBJAk adierazi du biak osagarriak direla funtsean hegazkin bidaiariei eragindako kalte desberdinak arautzen dituztelako. Zehazki, Montrealeko Hitzarmenak bidaiari bakoitzaren egoera pertsonalaren arabera kalteak konpontzeko arauak jasotzen dituen bitartean, 261/2004 Erregelamenduak bidaiari guztiek modu berdinean edo oso antzekoan pairatzen dituzten eta modu estandarizatuan konpondu daitezkeen kalteak konpontzeko arauak jasotzen ditu. Hori horrela, Auzitegiak adierazi du **261/2004 Erregelamenduan oinarritutako gatazken nazioarteko judiziozko eskuduntza** (bertan behera uzte, ontziratzearen ukatze zein atzerapen kasuetan) **ez dela Montrealeko Hitzarmenaren 33. artikuluan arabera zehaztu behar, Brusela I *bis* Erregelamenduaren arabera baizik**⁶⁵. Ondorioz, jarraian Brusela I *bisen* arabera aireko garraio kontratuetan eskuduntza nola zehaztu behar den aztertuko da.

Zibil eta merkataritza gaiak⁶⁶ gai ezarpen moduan dituen Brusela I *bis* Erregelamendua, 2013ko urtarrilaren 1ean sartu zen indarrean, baina 2015eko urtarrilaren 1etik da aplikagarri⁶⁷ EB-eko Estatu kideetan eta Danimarkan. Hala ere, Brusela I *bisek* beste Erregelamendu batzuek ez daukaten ezarpen eremu pertsonala dauka, zeinaren arabera Erregelamendua aplikagarri izango da demandatuak bere egoitza Europar

⁶⁵ 2009ko uztailaren 9ko epaia, Peter Rehder Air Baltic Corporationen aurka, C-204/08 arazoa, 27 eta 28 atalak. Zentzu berean, EBJAren 2016ko martxoaren 10eko epaia, Flight Refund Ltd Deutsche Lufthansa AGren kontra, C-94/14 arazoa, 45 eta 46 atalak eta Rueda Valdivia, R, "Acciones de compensación frente a transportista de hecho por denegación de embarque, cancelación o gran retraso en vuelos de conexión: Aspectos jurisdiccionales.", *LA LEY Unión Europea. Revista de actualidad jurídica de la Unión Europea*, 59. zenbakia, 2018ko maiatza, 33. orria.

⁶⁶ EBJAk bere 2018ko martxoaren 7ko epaian adierazi zuen, bidaiari batek hegaldiaren bertan behera uzte, atzerapen edo ontziratzea ukatzeagatik galdatutako konpentsazioa merkataritza gai bezala jo behar dela nahiz eta hegaldiaz arduratzen den garraiolariaren eta bidaiariaren artean kontratuzko harremanik ez egon. Izan ere, 261/2004 Erregelamenduaren 3.5. artikuluan oinarrituz, Auzitegiak ulertzen du kontratuazko garraiolaria ez den, baina hegaldiaz arduratzen den garraiolariaren aurka tarteratutako auziak kontratuzko garraiolariaren eta bidaiariaren artean burututako kontratuetan daukatela oinarria. 2018ko martxoaren 7ko epaia, Flightright GmbH Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. ren aurka, Roland Becker Hainan Airlines Co. Ltd-ren kontra eta Barkan eta beste batzuk Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.-ren aurka, epai bakarrean pilotutako C-274/16, C-447/16 eta C-448/16 arazoak, 62. - 65. atalak.

⁶⁷ 75 eta 76. artikulua izan ezik, zeinak 2014ko urtarrilaren 10etik diren aplikagarri.

Batasunean daukanean⁶⁸. Kontrara, demandatuak bere egoitza EBean ez badauka, printzipioz Brusela I Bis ez da aplikagarria izango eta nazioarteko judiziozko eskuduntza auzia aurkezten den Estatu nazioarteko judiziozko eskuduntzako barne arauen arabera erabaki beharko litzateke. Hala ere, salbuespen moduan, posible izango da Brusela I Bis Erregelamenduko 24., 25. eta 26., 21.2 eta 18.1. artikulua aplikatzea demandatuak Europar Batasunean egoitzarik izan ez arren.

Behin Erregelamenduaren ezarpen eremuak aipatuta, lanean aztertutako egoeretan aplikagarriak izan daitezkeen eskuduntza foroak aztertuko dira.

Ontziratzearen ukapena eta hegaldien atzerapena edo bertan behera uztea ez direnez 24. artikuluko eskuduntza baztertzailen artean jasotzen, eskuduntza foroen hierarkia ordena jarraituz, lehendabizi, alderdiek (euren egongua kontutan izan gabe) esanbidez edo isilbidez Estatu kide bateko jurisdikzio organoei eskuduntza luzatu dieten begiratu behar da.

Brusela I bis Erregelamenduko 25. artikuluan **esanbidezko menekotasuna** jasotzen da. Menekotasun mota horren bidez, alderdiek akordio baten bitartez printzipioz eskuduntzarik ez duten Estatu kide bateko jurisdikzio organoei eskuduntza luzatzea adostu dezakete. Modu horretan, Estatu kide horretako jurisdikzio organoak jada sortu den edo sor daitezkeen gatazka ezagutzeko eskudunak izango dira⁶⁹, beti ere, eskuduntza luzatu zaien jurisdikzio organoen Estatu kideko barne zuzenbidearen arabera akordioa deuseza ez bada. Hala ere, esan beharrekoa da alderdiak halabeharrez Europar Batasuneko Estatu kide bateko jurisdikzio organoetara meneratu behar direla eta akordioa baliozkoa izateko formazko zenbait ukan behar bete behar direla, hala nola, akordioa idatziz jasotzea edo ahoz baina idatzizko berrespenarekin edo alderdiek euren artean ezarritako ohituretara egokitzen den beste modu batean. Era berean, 25.2. artikulua arabera denboran zehar irauten duten bitarteko elektronikoen bitartez burutzen diren menekotasun akordioak idatziz egin direla ulertuko da.

Esanbidezko menekotasun akordioak lotzen dituen alderdiei dagokienez, argitu beharrekoa da akordio horiek bidaiaria eta hegazkin-txartela igortzen duen aireko garraiolaria bakarrik lotzen dituela, eta ez egitatezko aireko garraiolaria. Hortaz, kaltea kontratuaren alderdia ez den egitatezko garraiolariak burututako hegaldian gertatzen

⁶⁸ Aztergai ditugun auzi pribatuetan demandatua pertsona juridiko bat izan ohi denez, komenigarria da Brusela I bis Erregelamenduaren 63. artikulua kontuan hartzea. Hain zuzen ere, artikulua horren lehenengo leerroaldeak honako hau dio: *"1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá que una sociedad u otra persona jurídica está domiciliada en el lugar en que se encuentra: a) su sede estatutaria; b) su administración central, o c) su centro de actividad principal"*.

⁶⁹ Hortaz, alderdiek akordioa gatazka sortu aurretik edo ondoren egin dezakete.

bada, bidaiariak ezingo du kontratuan jasotako menekotasun klausula erabili egitatezko garraiolariaren aurka auzia tarteratzeko, baizik eta 7.1 artikuluan eta 4. artikuluan jasotako eskuduntza foroetara jo beharko du⁷⁰.

Brusela I *bis* Erregelamenduaren 26. artikuluan jasotzen den **isilbidezko menekotasunaren** kasuan, demandatzaileak demanda eskuduna ez den Estatu kide bateko jurisdikzio organoen aurrean tarteratu badu eta demandatuak horren aurka deklinatoria aurkezten ez badu eta demandari erantzuten badio, isilbidez eskuduntza foro horretara meneratu dela ulertuko da.

Menekotasun fororik egon ezean, hurrengo maila hierakikoan **gaiaren arabera bereziak diren foroak eta demandatuaren egoitzaren eskuduntza foroak** daude. Eskuduntza foro horiek hierarkian maila berean daude eta beraz, nazioarteko judiziozko eskuduntza horietako edozeinetan oinarritu daiteke.

Gaiaren arabera bereziak diren foroekin hasiz, lehendabizi esan beharrekoa da **17.3. artikulua garraio kontratuak kontsumitzaileekin egindako kontratuen eskuduntza foro berezitik kanpo uzten dituela**. Hori horrela, aireko garraiolariaren eta bidaiariaren arteko nazioarteko gatazketan ez da posible 18. artikuluan jasotzen diren eskuduntza foroak aplikatzea eta beraz, eskuduntza 7.1. edo 4. artikuluetan oinarritu beharko da.

7.1.a) artikulua arabera, kontratuetatik eratorritako gatazketan, Estatu kide batean egoitza daukan pertsona, demandaren oinarria den kontratuzko obligazioa bete den edo bete behar den tokiko jurisdikzio organoen aurrean demandatua izan daiteke. 7.1.b) artikulua bigarren lerroaldearen arabera, zerbitzu emate kontratuetan toki hori kontratuaren arabera zerbitzua eman den edo eman behar den Estatu kideko lekua izango da alderdiek kontrakoa adosten ez duten bitartean. Horren harira, EBJAk 2009ko uztailaren 9ko epaian adierazi zuen **bidaiarien aireko garraio-kontratuetan, toki hori hegaldiaren irteera edo iriste tokia izan daitezkeela**, horiek baitira bidaiarien garraio-kontratuen zerbitzu emate nagusiaren lekuak⁷¹. Garraiolari desberdinen artean burututako konexiodun hegaldietan ere, toki horiek izango dira bidaiarien garraio-kontratuen zerbitzu emate nagusiaren lekuak. Modu horretan, EBJAk adierazi duen moduan, posible izango da lehenengo hegaldia burutu duen egitatezko garraiolariaren

⁷⁰ Cordero Álvarez, C.I., "Cuestiones de competencia judicial internacional en el ejercicio del derecho de compensación de los pasajeros en el transporte aéreo en la Unión Europea". *La Ley Mercantil*, 49. zenbakia, 2018, 14.-15. orriak. Eskuragarri: https://www.smarteca.es/my-reader/SMTA12120_00000000_20180701000000490000?fileName=content%2FDT0000280474_20180724.HTML&location=pi-3045&anchor=tBody&publicationDetailsItem=SystematicIndex

⁷¹ EBJAren 2009ko uztailaren 9ko epaia, Peter Rehder Air Baltic Corporationen aurka, C-204/08 arazoa, 43. atala.

aurkako auzia azken helmugan tarteratzea⁷². Era berean, EBJA aipatu berri den kasuaren inguruan bakarrik mintzo izan bada ere, Rueda Valdiviaren ustetan, logika berdina aplikatuz, ez litzateke inongo arazorik egongo gatazka eman den bigarren hegaldiaz arduratu den egitatezko garraiolariaren aurkako auzia jatorrizko irteera tokiko auzitegietan aurkezteko⁷³.

Azkenik, 4.1. artikuluan eskuduntza foro orokorra jasotzen da, hots, **demandatuaren egoitzaren foroa**. Honen arabera, Estatu kide batean egoitza daukan edozein pertsona, Estatu horretako epaitegien pean egongo da, bere naziokotasuna kontuan izan gabe, eta beraz, bere kontrako auzia aurkeztu ahal izango da bertan.

Ondorioz, 261/2004 Erregelamenduan jasotako ontziratzearen ukapenagatik edo hegaldiaren bertan behera uzte edo atzerapenagatik sortutako nazioarteko gatazketan, Brusela I *bis* Erregelamenduaren arabera zehaztu beharko da nazioarteko judiziozko eskuduntza. Hori horrela, eskuduntza foroa zehazteko lehendabizi, alderdien artean esanbidez edo isilbidez eskuduntza Estatu kide bateko jurisdikzio organoei luzatu zaien begiratu beharko da eta horrela gertatu ezean, eskuduntza 4. artikuluan edo 7.1. artikuluan oinarritu daiteke, hots, demandatuaren egoitzako edo kontratuan jasotako hegaldiaren irteera edo iriste tokiko Estatu kideko jurisdikzio organoen aurrean.

B. Ezargarria den legea

Hegazkin bidaiariekin burututako aireko garraio kontratuei buruz hitz egiten gauden heinean, ezargarri den legea zehazteko kontratuetatik datozen obligazioei ezargarri zaien legeari buruzko 2008ko ekainaren 17ko 2008/593 Erregelamendura jo behar da, hots, **Erroma I Erregelamendura**⁷⁴.

Erroma I Erregelamendua, bere 29. artikuluan arabera, 2009ko abenduaren 17tik aurrera da aplikagarria eta ondorioz, data horretatik aurrera burututako zibil eta merkataritza gaietako nazioarteko kontratuen kasuan zehaztuko du ezargarri den legea. 2. artikuluari erreparatuz, garrantzitsua da azpimarratzea Erroma I Erregelamenduak **izaera unibertsala** daukala eta beraz, Erregelamenduak Estatu bateko ordenamendua ezagarriztat jo dezakeela kontuan izan gabe Estatu hori Erregelamenduaren kide den edo ez.

⁷² 2018ko martxoaren 7ko epaia, Flightright GmbH Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. ren aurka, Roland Becker Hainan Airlines Co. Ltd-ren kontra eta Barkan eta beste batzuk Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.-ren aurka, epai bakarrean pilotutako C-274/16, C-447/16 eta C-448/16 arazoak, 73. - 78. atalak.

⁷³ Rueda Valdivia, R, "Acciones de compensación frente a transportista de hecho (...), *op. cit.*, 38. orria.

⁷⁴ 2008ko uztailaren 4an Europar Batasuneko Aldizkari Ofizialeko L 177 alean argitaratua.

Ezargarri den legea zehazteko orduan Erroma I-ek, 3. artikuluan jasotzen den bezala, **alderdien borondate askatasunari ematen dio lehentasuna**. Dena den, alderdien aukeraketa hori nabarmena izan behar da eta kontratu osoari edo zati bati eragin diezaioke. Gainera, alderdiek kontratuak irauten duen bitartean ezargarri den legea aldatzeko aukera izango dute⁷⁵, beti ere, kontratuaren baliozkotasunari eta hirugarrenen eskubideei eragiten ez badie (3.2. artikulua). Hala ere, **alderdien borondatearen askatasunak muga bat dauka**, izan ere, kontratuak lotura estuenak Estatu bateko ordenamenduari dituenean, baina alderdiek beste Estatu bateko ordenamendua aplikatzea erabaki dutenean, alderdiek ezingo dituzte lotura estuenak dituen Estatuko ordenamenduari aginduzko arauak alde batera utzi (3.4. artikulua). Azkenik, esan beharrekoa da kontratuari ezargarri zaion legeri buruzko alderdien arteko adostasunari eta horren baliozkotasunari buruzko arauak 10., 11. eta 13. artikuluetan jasotzen direla. Bidaiarien garraio kontratuak 5. eta 8. artikuluen bitartean jasotzen diren kontratu berezien artean daudenez, ez da 4. artikulura jo behar ezargarri den legea zehazteko. 6. artikuluan kontsumitzaileekin burututako kontratuen kasuan ezargarri den legea zehazteko arauak ezartzen badira ere, **6.4.b) artikuluari jarraiki artikulua hori bidaiari konbinatuei bakarrik izango zaie aplikagarri, bidaiarien gainerako garraio kontratuak kanpo gelditzen direlarik**. Hori horrela, **bidaiarien garraio kontratuei ezargarri den legea zehazteko Erroma I-eko 5.2 artikulura jo behar da**⁷⁶.

5.2. artikulua bidaiarien aireko garraio kontratuetan **alderdiei honako ordenamendu hauen artean aukeratzeko aukera ematen die**: 1) bidaiariaren ohiko egoitzako Estatukoa; 2) garraiolariaren ohiko egoitzako Estatukoa; 3) garraiolariaren administrazio zentralaren tokiko Estatukoa; 4) hegaldiaren irteera lekua kokatuta dagoen Estatukoa edo 5) hegaldiaren helmugako Estatukoa.

Aukeraketarik ezean, bidaiarien aireko garraio kontratuei bidaiariak bere ohiko egoitza daukan Estatutuko legea izango zaie ezargarri, baldin eta hegaldiaren irteera edo iriste tokiak Estatu horretan kokatuta badaude. Baldintza hori betetzen ez bada, orduan aireko garraiolariaren ohiko egoitzako Estatuko legea izango da ezargarri. Hala ere, 5.3. artikulua arabera, alderdiek kontratuari ezargarri zaion legea aukeratu ez badute eta kontratuaren inguruabarretatik beste Estatu batekin lotura estuagoa dagoela ondorioztatzen bada, beste Estatu horretako ordenamendua aplikatuko da.

⁷⁵ Hori horrela, aurretiaz aukeratutako legea zein aukerarik ezean, Erroma I-en arabera aplikagarri izango litzatekeena aldatzeko aukera izango dute.

⁷⁶ Pazos Castro, R. *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros. op. cit.*, 67. orria.

Hegazkin bidaiarien eta aireko garraiolariaren artean 261/2004 Erregelamenduko ontziratzea ukatzeetan eta hegaldien bertan behera uzte eta atzerapenen oinarrian sor daitezkeen nazioarteko gatazketan, nazioarteko judiziozko eskuduntza eta ezargarri den legea zehazteko arauak aztertu ondoren, **Erregelamenduen eta errealitatearen artean nolabaiteko desoreka egon daitekeela dirudi**. Izan ere, Brusela I *bis* eta Erroma I Erregelamenduek kontsumitzaileei babes berezi bat emateko xedapenak jaso arren, bidaiariak babes berezi horretatik kanpo uzten dituzte 17.3. eta 6.4.b) artikuluen bitartez.

Egia da, Erroma I-ek bidaiarien garraio kontratuetan ezargarri den legea zehazterako orduan, bidaiariei babes maila altuagoa eskaintzen diela 5.2 artikulua bitartez. Izan ere, alderdiek aukeratu ditzaketen Estatuetakoa ordenamenduak mugatzen ditu eta aukerarik ezean, hegaldiaren iriste edo helmuga tokia bidaiariaren ohiko egoitzako Estatuan badago, bertako ordenamendua aplikagarri izango dela adierazten du. Dena den, ezin daiteke alde batera utzi, aukerarik ezean, bidaiariaren ohiko egoitzako Estatuak ordenamendua aplikatzeko baldintza bat eman behar dela (bidaiari askoren kasuan bete badaiteke ere, ez da zertan bidaiari guztien kasuan eman behar) eta alderdiek adostu ditzaketen aukeren artean garraiolariaren ohiko egoitzako eta garraiolariaren administrazio zentralaren tokiko Estatuak ordenamenduak daudela.

Era berean, Erregelamenduek alderdien artean nazioarteko judiziozko eskuduntza eta ezargarri den legea adosteko aukera aurreikusten badute ere eta garraio kontratuetan bi alderdiak berdintasun egoeran daudela badirudi ere, errealitatean garraio kontratu gehienak atxikitze kontratuak diren heinean, bidaiariak ez dute kontratuan jasotzen diren klausulak adosteko aukerarik izaten. Are gehiago, garraiolariak kontratuan barneratutako klausula orokorren artean, askotan nazioarteko judiziozko eskuduntza eta ezargarri den legea garraiolariaren ohiko egoitzara meneratzen dituzten xedapenak egoten dira. Hori dela eta, bidaiariak askotan garraio kontratura aireko garraiolariak ezarritako baldintzetan atxikitzearen edo garraio zerbitzu hori ez jasotzearen artean aukeratu behar duten heinean, agerian gelditzen da bidaiariak garraiolariarekiko daukan posizio ahula. Hori dela eta, autore askok⁷⁷ bidaiariak kontsumitzailetzat jo behar direla defendatzen dute, kontsumitzaileei eskaintzen zaien babes berdina jaso dezaten. Era berean, bidaiariei euren eskubideen egikaritzea galdatzeko atzerrira joan behar izateak eta auzibidean lege atzerritarretan oinarrituta aritu behar izateak euren eskubideen

⁷⁷ Zentzu horretan: Pazos Castro, R. *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros*. *op. cit.* 69.-70. orriak; Petit Lavall, M.V., "La Protección del pasajero más allá del Reglamento (CE) 261/2004 y del Convenio de Montreal: cláusulas abusivas y competencia desleal". *Diritto e politica dei Trasporti*, 2. zenbakia, 2019, 110. orria.; eta Hernández Rodríguez, A. "El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable". *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 3. zenbakia, 2011, 190. – 191. orriak.

egikaritzea oztopatu dezaketelakoan, behin baino gehiagotan klausula horien baliozkotasuna zalantzan jarri da, abusuzko klausulak izan daitezkeelakoan⁷⁸.

Ondorioz, errealitatean ezargarria den legea eta batez ere, nazioarteko judiziozko eskuduntza zehazteko orduan, Erroma I-ek eta Brusela I *bisek*, bidaiariei behar dutena baino babes maila txikiagoa ematen dietela esan daiteke. Hori horrela, komenigarria izango litzateke Erregelamendu horiek bidaiariak kontsumitzaileekin burututako kontratuetatik kanpo ez uztea, babes-maila handiago bat jasotzeko aukera izan dezaten.

Modu horretan, bidaiariak kontsumitzaileetat jotzeko baldintzak betez gero⁷⁹, Brusela I *bis* Erregelamenduko 18. artikulua aplikagarri izango litzateke eta bidaiariak garraiolariaren aurkako auzia garraiolariak bere ohiko egoitza daukan Estatu kideko jurisdikzio organoen aurrean edo, garraiolariaren ohiko egoitza kontuan izan gabe, bere ohiko egoitzako jurisdikzio organoen aurrean tarteratu ahalko luke. Gainera, 19. artikulua araberan, menekotasun akordioak gailentzeko beharrezkoa izango litzateke akordio horiek gatazka sortu ondorengoak izatea eta adostutako foroa bidaiariarentzat mesedegarria izatea, hots, bidaiariari auzia aurkezteko aukera gehiago eskaintzea.

Era berean, ezargarri den legeari dagokionez, kontsumitzaileekin burututako kontratu bat dela esan ahal izateko baldintzak betez gero⁸⁰, Erroma I-eko 6. artikulua aplikagarri

⁷⁸ Rueda Valdiviak dioenari jarraituz, kontuan izan behar da kontratuaren baldintza orokorretan nazioarteko judiziozko eskuduntzari buruz barneratutako menekotasun klausulak baliozkoak izateko ez dela nahikoa akordioak Brusela I *bisen* 25.1. artikuluan jasotako formazko ukanbeharrak betetzea, beharrezkoa da baita ere, eskuduntza luzatu zaien jurisdikzio organoen Estatu kideko barne zuzenbidearen arabera akordioa deuseza ez izatea. Hori horrela, eskuduntza Espainiako jurisdikzio organoetara luzatu zaien kasuan, jurisdikzio organo espainiarrek menekotasun akordio hori abusuzkoa eta beraz, deuseza dela ebatzi beharko dute kontsumitzaileak, hots, bidaiariak, bere ohiko egoitza Espainian izanik edo hegaldiaren irteera edo iriste tokia Espainian egonda, eskuduntza beste Estatu kide bateko jurisdikzio organoetara luzatzen bazaie. Izan ere, Espainiako barne zuzenbideak, zehazki, Kontsumitzaileen eta Erabiltzaileen Defentsarako Lege Orokorrak bere 90.2 artikuluan abusukotzat jotzen ditu eta hortaz, deuseztat (83. artikulua) kontsumitzaileekin burututako kontratuaren barneratutako menekotasun klausulak, klausula horien bitartez eskuduntza kontsumitzailearen ohiko egoitzako edo kontratuan jasotako betebeharra bete behar den tokiko jurisdikzio organoetara luzatzen ez bazaie; eta Rueda Valdiviaren ustez ez dago inolako zalantzarik, nahiz eta Brusela I *bisen* kontrakoa jaso, bidaiariak kontsumitzaileak direla. Rueda Valdivia, R, "Acciones de compensación frente a transportista de hecho (...), *op. cit.*, 34. orria.

⁷⁹ 17. artikulua araberan kontsumitzaileekin burututako kontratuaren aurrean egongo gara honako kasu honetan: "1. *En materia de contratos celebrados por una persona, el consumidor, para un uso que pueda considerarse ajeno a su actividad profesional, la competencia quedará determinada por la presente sección, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 y en el artículo 7, punto 5: (...)*

c) en todos los demás casos, cuando la otra parte contratante ejerza actividades comerciales o profesionales en el Estado miembro del domicilio del consumidor o, por cualquier medio, dirija tales actividades a dicho Estado miembro o a varios Estados miembros, incluido este último, y el contrato esté comprendido en el marco de dichas actividades."

⁸⁰ Erroma I-eko 6.1. artikulua araberan, kontsumitzaileekin burututako kontratu baten aurrean egongo gara baldin eta kontsumitzailea pertsona fisiko bat bada eta kontratua bere jardura profesionalek kanpo burutu badu. Hori horrela, artikulua galdatutako baldintzak ikusirik, ez litzateke zaila izango bidaiari batek baldintza horiek betetzea.

izango litzateke eta bere lehenengo leerroaldearen arabera, garraiolariak bidaiariak bere ohiko egoitza daukan Estatuan jarduera komertzialak edo profesionalak aurrera eramaten baditu edo beste edozein bidetatik jarduera horiek bidaiariak bere ohiko egoitza daukan Estatura bideratzen baditu eta kontratua jarduera horien ondorioa bada, bidaiariaren ohiko egoitzako Estatuko legea izango litzateke aplikagarri. Gainera, artikuluko berdinako bigarren leerroaldearen arabera, alderdiek 3. artikuluko arabera ezargarri den legea adosteko aukera izango balute ere, adostutako ordenamenduak ezin liezaioke kontsumitzaileari aukerarik ezean ezargarria izango litzatekeen ordenamenduaren aginduzko arauak emango lioketen babesak baino babes gutxiago eman.

Hortaz, garraio kontratuak kontsumitzaileekin egindako kontratuen artean barneratuko balira, bidaiariei alderdi ahul moduan merezi duten babes handiagoa eskainiko litzateke.

5. Hegazkin bidaiariak 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian izan ditzaketan eskubideak

261/2004 Erregelamenduan jasotzen diren eskubideak banan-banan aztertu aurretik, eskubide horiek gutxieneko izaera daukatela azpimarratu behar da. Gutxieneko izaera horren adierazle da, 15. artikulua, non ezartzen den, 261/2004 Erregelamenduan jasotako eskubideak ezin direla garraio kontratuan barneratutako ez aplikatzeko klausulen edo klausula murriztatzaileen bitartez mugatu edo indargabetu. Are gehiago, 15.2. artikuluko arabera, ez aplikatzeko klausulak edo klausula murriztatzaileak aplikatuz gero, edo bidaiariari bere eskubideen inguruan behar bezala ez informatzeagatik 261/2004 Erregelamenduaren arabera dagokiena baino konpentsazio txikiago bat jasoz gero, bidaiariak Auzitegien eta eskudunak diren organoen aurrean konpentsazio osagarri bat galdatzeko eskubidea izango dute.

A. Informaziorako eskubidea

Bidaiariak babesteko eta bereziki, 261/2004 Erregelamenduan jasotako gainontzeko eskubideak eraginkorrak izateko helburuarekin, **14. artikuluan hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariari bidaiariei 261/2004 Erregelamenduaren arabera dituzten eskubideen berri emateko betebeharra ezartzen zaio**; besteak beste, Erregelamenduan bidaiarien alde jasotzen den babesak eraginkortasun txikia izango lukeelako bidaiariak euren eskubideak eta horiek galdatzeko bitartekoak ezagutuko ez balituzte. Hori horrela, 261/2004 Erregelamenduak alde batetik, informazio orokorra

emateko betebeharra ezartzen du; eta bestetik, figuren arabera informazio betebeharrak zehatzagoa.

Informazio orokorraren betebeharrari dagokionez, 14.1. artikuluan adierazten da hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak fakturazioa burutzeko erakusmahaietan eta bidaiarientzat ikusgai dagoen eran honako mezua hau dagoela ziurtatu behar duela: *“En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia.”* Dena den, Petit Lavallek adierazten duen moduan, gaur egun mezua hori fakturazioa burutzeko erakusmahaietan jartzeak garrantzia galdu du, izan ere, duela zenbait urte fakturazioa egiteko bidaiariak ezinbestean bertatik igaro behar baziren ere, gaur egun ontziratze-txartelak geroz eta gehiago bitarteko elektronikoen bitartez eskuratzen dira⁸¹.

14.2. artikulua arabera, ontziratze ukatzeetan eta hegaldien betan behera uzte eta 2 ordu baino gehiagoko atzerapenetan, hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak kaltetutako bidaiari bakoitzari 261/2004 Erregelamenduaren arabera dituen konpentsazio eta sorospenerako eskubideen inguruko informazioa jasotzen duen inprimaki bat eta 261/2004 Erregelamenduaren betearazpenaz arduratzen den nazio-erakundearen⁸² kontaktua eman beharko dizkio.

Azkenik, pertsona itsuei edo ikusteko arazoak dituzten pertsonen orain arte esandakoa jakinarazteko ordezkari bitarteko egokiak erabili beharko dira (14.3. artikulua).

B. Konpentsazio ekonomiko bat jasotzeko eskubidea

261/2004 Erregelamenduko 4. eta 5. artikuluek, 7. artikuluan aurreikusten den konpentsazio ekonomikoa jasotzeko eskubidea ontziratzea era arrazoitu gabean ukatu zaien bidaiarientzako alde eta hegaldia bertan behera uzteagatik kaltetutako bidaiarientzako alde aurreikusten dute, beti ere, bertan behera uztea 5.1.c) artikuluan adierazitako aurreikuspenarekin jakinarazi ez denean. Hala ere, lan honen 3.B atalean ikusi den moduan, EBJAk konpentsaziorako eskubidea aurreikusten die iriste orduarekiko hiru ordu edo gehiagoko atzerapena jasan duten bidaiarientzako ere.

⁸¹ Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 22. orria.

⁸² Espainiaren kasuan Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentzia arduratzen da 261/2004 Erregelamenduaren betearazpenaz, gaztelaniazko AESA.

a) Konpentsazioa jasotzeko eskubidearen edukia

Lehendabizi esan beharrekoa da bidaiariak 7. artikulua araberaz jasoko duen konpentsazioaren zenbatekoa kilometrotan neurtutako hegaldiaren luzeraren arabera izango dela. Luzera hori kalkulatzeko 7.1. artikulua araberaz **bidaiariaren azken helmuga⁸³ izan behar da kontuan** eta luzera kalkulatzeko erabili beharreko metodoa, 7.4. artikulua araberaz, **ibilbide ortodromikoaren metodoa⁸⁴** da.

7.1. artikuluan aurreikusitako zenbatekoak honako hauek dira:

1. Taula: konpentsazioaren zenbatekoa hegaldiaren luzeraren arabera

Zenbatekoa	Egoerak
250€	1.500 km arteko hegaldietan
400€	<ul style="list-style-type: none">EB barruko 1.500 km baino gehiagoko hegaldietan1.500 eta 3.500 km bitarteko hegaldietan
600€	Aurreko bi agertokietan jasotzen ez diren gainontzeko hegaldietan

Iturria: sorkuntza propioa, 261/2004 Erregelamenduko 7.1. artikuluan oinarrituta

Hala ere, 7.2. artikuluan ordaindu beharreko **konpentsazioa %50ean murrizteko aukera** aurreikusten da baldin eta aireko garraiolariak bidaiariari ordezkoko garraio baten bitartez helmugara iristeko aukera ematen badio eta hegaldiaren luzera kontuan izanda, aurreikusitako iriste orduarekiko atzerapenak honako muga hauek gainditzen ez baditu:

2. Taula: konpentsazioa %50ean murrizteko baldintzak

Hegaldiaren luzera	Gehieneko atzerapena
1.500 km arteko hegaldietan	Bi ordu
<ul style="list-style-type: none">EB barruko 1.500 km baino gehiagoko hegaldietan1.500 eta 3.500 km bitarteko hegaldietan	Hiru ordu
Aurreko bi agertokietan jasotzen ez diren gainontzeko hegaldietan	Lau ordu

Iturria: sorkuntza propioa, 261/2004 Erregelamenduko 7.2. artikuluan oinarrituta

Azkenik, **konpentsazioaren ordainketari dagokionez**, hirugarren lerroaldearen arabera, aireko garraiolariak konpentsazioa ordaindu dezake eskudirutan, banku-

⁸³ Hegaldien atzerapenak aztertzerakoan ikusi den moduan, konexiodun hegaldietan irteera lekuaren eta azken helmugaren artean dagoen distantzia hartu behar da kontuan eta ez ibilbidea osatzen duten hegaldi desberdinen luzeraren batura.

⁸⁴ RAEk ortodromia modu honetan definitzen du: "*Arco de círculo máximo, camino más corto que puede seguirse en la navegación entre dos puntos*". Horrenbestez, ibilbide ortodromikoaren metodoa lurrazalaren bi punturen artean existitzen den biderik laburrena kalkulatzeko da.

transferentzia elektroniko bitartez, txeke bidez edo bidaiariarekin aurretiaz sinatutako akordio batean adostutako bidai-bonuen edo beste zerbitzu batzuen bitartez.

b) Aireko garraiolaria konpentsazioa ordaintzetik askatzeko salbuespenezko egoerak

261/2004 Erregelamenduaren 5.3. artikulua arabera hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak ez du 7. artikuluan jasotako konpentsazioa ordaintzeko betebeharririk izango hegaldiaren bertan behera uztea salbuespenezko egoera bat ematearen ondorioa izan dela eta egoera hori arrazoizko neurri guztiak hartuta ere saihestezina zela frogatzen badu. Hortaz, **artikulu horren arabera, konpentsaziorik ez ordaintzeko salbuespenezko egoerak hegaldien bertan behera uzte kasuetan bakarrik argudiatu daitezke**. Hala ere, aurretiaz ikusi den bezala EBJAk iriste orduarekiko 3 ordu edo gehiagoko atzerapena jasan duten bidaiariei ere 7. artikuluko konpentsaziorako eskubidea aintzatetsi dienez, **5.3. artikulua atzerapen handia jasan duten bidaiariei ere aplikatu behar zaie**⁸⁵. **Ontziratzea era arrazoitu gabean ukatu zaien bidaiarien kasuan berriz, aireko garraiolaria ezingo da salbuespenezko egoera eta horren ekidin ezintasuna frogatuz konpentsazioa ordaintzeko betebeharririk askatu bi arrazoi hauengatik: alde batetik, 261/2004 Erregelamenduak ontziratzea arrazoitu gabeko eran ukatzen denean bidaiarien alde konpentsaziorako eskubidea aurreikusten badu ere, salbuespenezko egoeren xedapena hegaldien bertan behera uzte kasuetarako bakarrik aurreikusten duelako; eta bestetik, ontziratzea era arrazoitu gabean aztertzerakoan ikusi den bezala, EBJAk zentzu horretan ebatzi zuelako 2011ko urriaren 4ko epaia**⁸⁶.

Hala ere, esan beharrekoa da **261/2004 Erregelamenduak ez duela salbuespenezko egoeren definizio eta xedapen argirik jasotzen**.

Lehendabizi, 14. kontuan hartuzkoan salbuespenezko egoera baten sorrera eragin dezaketen zenbait egoera edo gertakizun aipatzen badira ere⁸⁷, horiek 261/2004

⁸⁵ EBJAren 2009ko azaroaren 19ko epaia, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak, 67 eta 69 atalak. Zentzu berdinean EBJAren 2012ko urriaren 23ko epaia, Emeka eta beste batzuk Deutsche Lufthansa AGren aurka eta The Queen Civil Aviation Authorityren kontra, epai bakarrean pilotutako C - 581/10 eta C- 629/10 arazoak, 39 eta 40 atalak.

⁸⁶ EBJAren urriaren 4ko epaia, Finnair Oyj Timy Lassooyen aurka, C 22/11 arazoa, 33. - 38. atalak.

⁸⁷ 261/2004 Erregelamenduaren 14. kontuan hartuzkoak honako hau dio: "(...). *Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.*"

Erregelamenduak ematen dituen zenbait adibide baino ez dira eta aurrerago ikusiko den bezala, ez dute automatikoki garraiolaria konpentsazioa ordaintzeko betebeharretik askatzen. Beraz, kontuan hartuzko horretan jasotzen diren gertaeren zerrenda *numerus apertus* da.

Bigarrenik, 15. kontuan hartuzkoaren arabera, salbuespenezko egoera bat eman dela ulertu beharko da hegazkin eta epe zehatz baten inguruan aireko zirkulazioaren kudeaketa-erabakiek atzerapen handia sortzen dutenean, egun batetik besterako atzerapena sortzen dutenean edo hegaldi baten edo batzuen bertan behera uztea eragiten dutenean, aireko garraiolariak atzerapen edo bertan behera uztea ekiditeko zentzuzko neurri guztiak hartu arren⁸⁸. Dena den, kontuan hartuzko horrek salbuespenezko egoera moduan ulertu behar den gertakari zehatz bat baino ez du aipatzen, inolako definiziorik eman gabe.

Azkenik, 5.3. artikulua eta 15. kontuan hartuzkoaren irakurketa bateratuak zalantzak sortu ditzake, izan ere, 5.3. artikulua irakurketatik arrazoizko neurriak salbuespenezko egoerak ekiditera zuzenduta egon behar direla ondorioztatzen den bitartean, 15. kontuan hartuzkoak zentzuzko neurri horiek hegaldiaren bertan behera uztea edo atzerapena ekiditera zuzenduta egon behar direla adierazten du. Honek kontraesankorra badirudi ere, Pérez Morionesen esanetan xedapen horien interpretazio malgu bat egin behar da, izan ere, salbuespenezko egoeraren izaerak zehaztuko du zeintzuk diren egoera horri aurre egiteko hartu beharreko neurriak. Hori horrela, zenbait kasutan salbuespenezko egoera edo gertaera bera ekiditeko neurriak hartzeko aukera dagoen bitartean (adibidez, hegaztiak uxatzeko eta talkak ekiditeko teknikak edo gailuak), beste batzuetan salbuespenezko egoera bera aurreikusi ezina da (adibidez, sumendi baten erupzioa edo hornikuntza elektrikoaren eteteek radarretan eta aireko nabigazio sistemetan arazoak sortzearen ondorioz aireko espazioa itxi behar izatea) eta aireko garraiolariak arrazoizko neurriak salbuespenezko egoerak eragin ditzakeen atzerapenak edo bertan behera uzteak ekiditera zuzendu beharko ditu⁸⁹.

Hortaz, ikusi daitekeenez 261/2004 Erregelamenduak salbuespenezko egoeren inguruan egiten duen arauketa nahiko nahasia da eta hori dela eta, EBJAk 2008ko abenduaren 22ko epaiaren bitartez, kontzeptu hori argitu behar izan zuen. Hain zuzen ere, Auzitegiak epai horretan adierazi zuen egoera eta gertaera desberdinak salbuespenezkotzat jo daitezkeela *“cuando correspondan a un acontecimiento que, al igual que los que se enumeran en el decimocuarto considerando de dicho Reglamento,*

⁸⁸ Kontuan hartuzko honek agerian uzten du hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria dela zentzuzkoak diren neurriak hartu behar dituen eta ez aireportuetako kudeatzaileak edo aireko kontrolatzaileak.

⁸⁹ Pérez Moriones, A., “Derecho a compensación en caso de (...)”, *loc.cit.*, 25. orria.

*no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen.*⁹⁰ Ondorioz, **honako bi baldintza hauek eman behar dira salbuespenezko egoera bat eman dela ondorioztatzeko:**

1. Egoera edo gertakaria aireko garraiolariak aurrera eramaten duen ohiko jarduerari atxikita ez egotea.
2. Egoeraren edo gertakariaren izaera edo jatorria dela eta, aireko garraiolariaren kontrol eraginkorretik kanpo gelditzea.

Dena den, kontuan izan behar da salbuespenezko egoera bat emateko **baldintzak bete arren, horrek ez duela automatikoki hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria konpentsazioa ordaintzetik askatzen. Izan ere, garraiolariak horrelako egoera bat eman dela frogatzeaz gain, arrazoizko neurri guztiak hartuta ere salbuespenezko egoera edo bertan behera uztea edo atzerapena ekidin ezinekoak zirela frogatu beharko du.** Dena den, praktikan hainbat arazo sortu dira Erregelamenduak ez dituelako garraiolariak hartu beharreko arrazoizko neurri guztiak zer diren definitzen. Hori horrela, EBJAk, salbuespenezko egoerak definitu zituen epai berdinean, honako hau adierazi zuen neurri horien inguruan: *“(…) medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias. En efecto, dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento*⁹¹”.

Ezin daiteke ahaztu, salbuespenezko egoeren bitartez hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolaria konpentsazioa ordaintzetik askatu badaiteke ere, 5.3. artikulua ez diela garraiolariak izan ditzakeen gainontzeko betebeharrei eragiten, hala nola, 9. artikuluan jasotako sorospen betebeharr⁹².

Azkenik, komenigarria da EBJAk azken urteotan emandako epaietan salbuespenezko egoeratzat jo dituen eta jo ez dituen gertaerak aipatzea.

⁹⁰ EBJAren 2008ko abenduaren 22ko epaia, Friederike Wallentin-Hermann Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA-ren aurka, C – 549/07 arazoa, 23.atala.

⁹¹ EBJAren 2008ko abenduaren 22ko epaia, Friederike Wallentin-Hermann Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA-ren aurka, C – 549/07 arazoa, 40-41. atalak.

⁹² EBJAren 2013ko urtarrilaren 31ko epaia, Denise McDonough Ryanair Ltd-ren aurka, C-12/11 arazoa, 31. atala.

Salbuespenezko egoeratzat jo ditu aireko garraiolariaren ohiko jarduerari atxikita ez daudelako eta bere kontrol eraginkorretik kanpo gelditzen direlako: hegazkinaren ezkutuko akatsek eragindako arazo teknikoak⁹³; terrorismo edo sabotaje ekintzak⁹⁴; hornikuntza elektrikoaren eteteek radarretan eta aireko nabigazio sistemetan arazoak sortzearen ondorioz aireko espazioa itxi behar izatea⁹⁵, sumendien erupzioak⁹⁶; hegazkinak hegaztiekin talka egitea⁹⁷; aireratze-pistan erregaia egoteagatik pista aldi baterako itxi behar izatea⁹⁸; edo aireratze- edo lurreratze-pistan zegoen objektu batek (torloju batek) hegazkinaren gupilaren pneumatikoan eragindako kaltea⁹⁹.

Kontrara, Auzitegiak **ez ditu salbuespenezko egoeratzat jo**: hegazkinak izan dezakeen edozein arazo tekniko, adibidez, hegazkinaren zenbait piezen akats edo huts egite goiztiarrak¹⁰⁰ eta hegazkinaren mantentze-lanetan aurkitutako edo mantentze lan desegokietatik eratorritako akats edo arazo teknikoak, horiek aireko garraiolariak aurrera eramaten duen ohiko jarduerari atxikita daudelako eta hegazkinen teknologia maila altu eta sofistikatua dela eta, arazo teknikoak hegazkinen funtzionamenduaren ondorio saihestezinak direlako¹⁰¹; bidaiariak ontziratze eskilarak hegazkinaren aurka talka egitea aireko garraiolariaren ohiko jarduerari atxikita egoteagatik¹⁰².

Azkenik, oso eztabaidatua izan da zein kasutan jo daitezkeen **grebak** salbuespenezko egoera moduan. Hori horrela, kasu bakoitza beren-beregi aztertu behar bada ere kasuistika oso zabala delako, oro har esan daiteke, greba bat salbuespenezko egoeratzat jo daitekeela aireko garraiolariaren pertsonalagatik burutakoak ez bada¹⁰³

⁹³ EBJAren 2008ko abenduaren 22ko epaia, Friederike Wallentin-Hermann Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA-ren aurka, C – 549/07 arazoa; eta EBJAren 2009ko azaroaren 19ko epaia, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak hurrenez hurren.

⁹⁴ EBJAren 2008ko abenduaren 22ko epaia, Friederike Wallentin-Hermann Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA-ren aurka, C – 549/07 arazoa.

⁹⁵ EBJAren 2011ko maiatzaren 12ko epaia, Andrejs Eglītis eta Edvards Ratnieks Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijaren aurka, C – 294/10 arazoa.

⁹⁶ EBJAren 2013ko urtarrilaren 31ko epaia. Denise McDonough Ryanair Ltd-ren aurka, C-12/11 arazoa.

⁹⁷ EBJAren 2017ko maiatzaren 4ko ebazpena, Pešková eta Peška Travel Service S.A. ren aurka, C-315/15 arazoa.

⁹⁸ EBJAren 2019ko ekainaren 26ko epaia, Moens Ryanair Ltd-ren aurka, C-159/18 arazoa.

⁹⁹ EBJAren 2019ko apirilaren 4ko epaia, Germanwings GmbH Wolfgang Pauelsen kontra, C-501/17 arazoa.

¹⁰⁰ EBJAren 2015eko irailaren 17ko ebazpena, Corina van der Lans Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV-ren aurka, C-257/14 arazoa.

¹⁰¹ EBJAren 2008ko abenduaren 22ko epaia, Friederike Wallentin-Hermann Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA-ren aurka, C - 549/07 arazoa.

¹⁰² EBJAren 2014ko azaroaren 14ko autoa, Siewert Condor Flugdienst GmbH-ren aurka, C-394/14 arazoa

¹⁰³ Pazos Castro, R., *La protección del consumidor en el transporte (...), op. cit.*, 219. or

(adibidez, aireko kontrolatzaileek egindakoak) edo aireko garraiolariaren pertsonalagatik burututakoak izanda, aurreikusi ezina izan bada¹⁰⁴.

C. Konpentsazio osagarri bat jasotzeko eskubidea

Aurreko atalean aztertu den konpentsazio ekonomiko bat jasotzeko eskubidean, bidaiariak hegaldiaren luzeraren arabera diru kopuru finko bat jasotzeko eskubidea daukate kalteak frogatu beharrik gabe. Hala ere, konpentsazio horrek gutxieneko izaera dauka eta beraz, 12.1. artikulua bitartez bidaiariak konpentsazio osagarri bat eskatzeko aukera ematen zaie, ontziratzearen ukatze kasuetan aireko garraiolariarekin adostutako onuren truke euren erreserbei uko egin dieten bolondresen kasuan izan ezik. Hala ere, bolondresen kasuan 12.2. artikulua arabera posible izango da Estatu kideetako barne arauen eta jurisprudentziaren arabera beste zerbait ezartzea eta beraz, bolondresei ere aukera hori ematea. Horrenbestez, konpentsazio osagarria bidaiariak aireko garraiolariaren betearazpen ezagatik pairatutako kalte osoaren konponketa edo ordaina galdatzeko daukaten aukera da.

Errealitatean pairatutako kaltearen zenbatekoak bere barne hartzen ditu kalte materialak zein moralak¹⁰⁵ eta kaltearen zenbatekoa zehazteko 261/2004 Erregelamenduak barne zuzenbidera igorpena egiten du¹⁰⁶. Modu horretan, pairatutako kalteen zenbatekoa Erregelamenduaren arabera dagokion konpentsazio finkoa baino txikiagoa denean, baina Erregelamenduan konpentsazioa jasotzeko ezarritako baldintzak betetzen direnean, bidaiariak Erregelamenduko konpentsazioa jasotzeko eskubidea izango du. Errealitatean pairatutako kaltearen zenbatekoa Erregelamenduaren arabera dagokion konpentsazioa baino handiagoa denean berriz, bidaiariak konpentsazio finkoa gainditzen duen zenbatekoa galdu ahalko du konpentsazio osagarri moduan¹⁰⁷.

D. Errenboltsorako edo ordezkoko garraio baterako eskubidea

261/2004 Erregelamenduaren 8. artikuluan jasotzen den **errenboltsorako edo ordezkoko garraio baterako eskubidea izango dute** ontziratzea era arrazoitu gabean ukatu zaien bidaiariak, hegaldiaren bertan behera uztea pairatu dutenek eta gutxienez irteera orduarekiko bost orduko atzerapena jasan dutenek. Dena den, bost orduko atzerapena

¹⁰⁴ Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 34. or

¹⁰⁵ Zentzu honetan EBJA-ren 2011ko urriaren 13ko epaia, Sousa Rodríguez eta beste batzuk Air France S.A.-ren aurka, C-83/10 arazoa, 41. atala.

¹⁰⁶ Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 37. orria.

¹⁰⁷ Pazos Castro, R., *La protección del consumidor en el transporte (...)*, op. cit., 143. orria.

jasan duten bidaiarien alde 8.1.a) artikuluan jasotako eskubidea bakarrik aurreikusten da.

Behin eskubidearen titularrak nortzuk diren zehaztuta, **eskubidearen edukia** aztertu behar da. Hori horrela, 8.1. artikuluari jarraiki, hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak bidaiariari honako aukerak eskaini beharko dizkio¹⁰⁸:

- a) **Hegazkin-txartelagatik ordaindutakoaren itzulketa eta horrela dagokionean¹⁰⁹, jatorrizko aireportura eramatea.**

Hegazkin-txartelagatik ordaindutakoari dagokionez, kontuan izan behar da bidaiariak kontratatutako bidaiak hegaldi bat baino gehiago baditu, burutu gabe gelditu den edo diren hegaldiengatik ordaindutakoa jaso beharko duela, eta baita jada burutu diren hegaldiengatik ordaindutakoa ere, baldin eta hegaldi horrek bere zentzua galdu badu bidaiariaren jatorrizko bidaia-planean¹¹⁰. Egitatezko aireko garraiolariak zenbateko hori 7 eguneko epean itzuli beharko dio bidaiariari 7.3. artikuluan jasotako bitarteko baten bidez. Erregelamenduak epe hori zenbatzen hasteko momentua zehazten ez badu ere, Petit Lavallen esanetan epea bidaiariak diru-itzuleraren eskaera egiten duenean hasten da¹¹¹.

- b) **Lehenbailehen eta antzekoak diren baldintzetan bidaiaria helmugara garraiatzea.**
- c) **Erabilgarri dauden eserlekuen arabera, bidaiariari ondo datorkion ondorengo data batean helmugara eramatea antzeko garraio baldintzetan.**

Bigarren lerroaldearen arabera, 8.1.a) artikuluan jasotzen den eskubidea bidaia konbinatuen baitan sartzen diren hegaldietako bidaiariei ere aplikagarri izango zaie diru-

¹⁰⁸ Eskainitako aukeren artetik bidaiariak nahi duena aukeratu dezake, bidaiariaren borondatea nagusitzen delarik. Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 26. orria.

¹⁰⁹ Horrela dagokionean esamoldeak zalantza eta arazo ugari sor ditzake errealitatean, izan ere, kasu gehienetan aireko garraiolariaren eta bidaiariaren arteko desadostasuna emango da biek modu desberdinean ulertuko edo interpretatuko dutelako berau. Belen Ferrer Tapiaren ustez, 261/2004 Erregelamenduaren helburu nagusia bidaiariei babes maila altu bat eskaintzea denez, Erregelamenduak esamolde hori ezabatu beharko luke. Modu horretan, bidaiariak jatorrizko tokira bueltatzeko eskubidea izango luke emandako betearazpen eza dela eta bidaiarekin jarraitu nahi ez duenean. Ferrer Tapia, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: (...)*, op. cit., 295. orria.

¹¹⁰ Ferrer Tapiaren ustetan, zentzua galdu esamoldeak arazo eta desadostasun ugari sor ditzake praktikan, izan ere, zein kasutan galtzen du burututako hegaldiak bere zentzua bidaiariaren hasierako bidaia-planari dagokionez? Nor arduratzen da hegaldiak izateko arrazoia duen edo ez erabakitzeaz? Erantzuna guztiz desberdina izan daiteke bidaiariaren edo aireko garraiolariaren ikuspegitik eta horrek errealitatean desadostasunak sor ditzake. Ferrer Tapia, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: (...)*, op. cit., 294-295. orriak.

¹¹¹ Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 26. orria.

itzultzearen eskubideari dagokiona izan ezik, eskubide hori 90/314/CCE Zuzentarautik¹¹² ondorioztatzen denean.

Hirugarren zenbakiaren arabera, aireportu bat baino gehiago dituzten hiri eta eskualdeetan egitatezko aireko garraiolariak bidaiariari hasiera batean erreserbatu zuen aireportua ez den beste aireportu batera bidaiatzeko aukera emanez gero, garraiolariak erreserba burutu zen aireporturaino edo bidaiariarekin adostutako beste leku gertu bateraino lekualdatzeak sorrarazten dituen gastuak ordaindu beharko ditu.

Aipatzekoa da 8. artikuluan ez dela espresuki esaten ordezkoko garraioa airekoa izan behar denik. Hala ere, 8.1. artikulua b) eta c) lerroaldeei erreparatuz ordezkoko garraioa antzeko garraio baldintzetan eman behar dela esaten denez (“*en condiciones de transporte comparables*”) eta 5.1.b) artikuluan honako hau adierazten denez ““*se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista **del nuevo vuelo sea...***”, ordezkoko garraioak justuki airekoa izan behar duela pentsarazten du. Dena den, zenbait autorek¹¹³ ordezkoko garraioak ez duela zertan airekoa izan behar defendatzen dute modu horretan bidaiariri babes maila altuago bat eskaintzen zaiola argudiatuz.

Lan honetan ordezkoko garraioak airekoa izan behar duelaren aukeraren alde egingo da eta antzeko garraio baldintzetat joko dira: antzeko ekipamendua daukan hegazkinean bidaiatzea, hegaldi berriak aurrekoaren eskala kopuru berdina izatea, kontratatutako hegazkin-txartelaren klase berdinean bidaiatzea eta bidaiariak hasiera batean kontratatutako helmugako aireportu berdinerara iristea¹¹⁴.

E. Sorospenerako eskubidea

261/2004 Erregelamenduaren 4., 5. eta 6. artikulua aztertzerako orduan ikusi den bezala, atzerapen handietan, hegaldiaren bertan behera uzteetan eta ontziratzea era arrazoitu gabean ukatzean, 261/2004 Erregelamenduak hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariari bidaiariei sorospena emateko betebeharra ezartzen dio. Hala ere, **lehenbailehen helmugara garraiatuak izatea aukeratu duten edo itzultzeko**

¹¹² Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados. Gaur egun Zuzentarau hori indargabetuta dago Zuzentarau honek ordezkatu duelarik: Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo.

¹¹³ Horien artean aurkitu ditzakegu: Broberg, M. “Air passengers’ rights in the European Union: The Air Carriers”. *Journal of Business Law*, 7. zenbakia, 2009. 731-732 orriak; eta Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 23. orria.

¹¹⁴ Pazos Castro, R. *La protección del consumidor en el transporte (...)*, op.cit.,148. orria.

hegaldia itxaroten ari diren bidaiariek bakarrik izango dute sorospenerako eskubidea¹¹⁵.

Arestian ikusi den bezala figura bakoitzak sorospen eskubidearen eduki zabalago edo murriztago bat aurreikusten badu ere, modu orokorrean eskubide honen **oinarrizko edukiaren** baitan sartzen dira bidaiariei behar adina janari eta freskagarri eskaintzea eta bi telefono dei, telex, fax edo mezu elektronikoko aukera ematea, guzti hori aireko garraiolariak bidaiariei doanik eskaini beharko dielarik hegazkin-txartelagatik ordaindutako zenbatekoa kontuan izan gabe¹¹⁶.

Janariaren eta freskagarrien nahikotasunari dagokionean, aireko garraiolariari galdatutako betebeharra zentzuzko maila batean mantendu behar da, sorospen eskubidearen helburu nagusia aireportuan itxaron behar izateak sortzen dituen deserosotasunak murriztea bait da eta ez bidaiaria aberastea¹¹⁷. Horren harira, EBJAk bere 2013ko urtarrilaren 31ko ebazpenean¹¹⁸ adierazi zuen aireko garraiolariak 9. artikuluko sorospenerako eskubidea ez betetzeagatik bidaiariak burutu behar izan dituen gastuen ordainketa eskatzerakoan, diru-itzulketa horrek honako hauek bakarrik jasoko dituela: *“los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo”*. Nolanahi ere, esan beharrekoa da EBJAk adierazitakoak ez duela errealitatean sortu daitezkeen zalantzak argitzeko irizpide oso erabilgarririk eta zehatzik ematen.

Hegaldi berriaren irteera ordua hasiera batean aurreikusitakoa baino gutxienez egun bat beranduago bada, oinarrizko sorospenez gain, bidaiariek gau bat edo gehiago kanpoan igaro behar dutenean edo bidaiariek aurreikusitakoarekiko egonaldi osagarri bat behar dutenean, aireko **garraiolariak hotel batean egonaldia ordaindu beharko die eta baita aireportuaren eta ostatuaren arteko garraioa ere** (ostatua hegazkin konpainiak eskainitako hotela, bidaiariaren bizilekua edo beste edozein toki izan daiteke)¹¹⁹.

¹¹⁵ Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidaleroen 12. orrialdean honako hau adierazten du: *“Cuando el pasajero, a raíz de un incidente de denegación de embarque, cancelación o retraso en la salida, acepta una oferta de transporte alternativo en una fecha posterior que le resulte conveniente por parte de la compañía aérea, finaliza el derecho a atención. De hecho, el derecho a atención subsiste solamente mientras los pasajeros tengan que esperar un transporte alternativo, en condiciones comparables, a su destino final lo más rápidamente posible o un vuelo de vuelta.”*

¹¹⁶ Petit Lavall, M.V., *La inacabada protección de los pasajeros (...)*, op. cit., 25. orria.

¹¹⁷ Ferrer Tapia, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, (...)*, op. cit., 248 eta 249 orria.

¹¹⁸ EBJAren 2013ko urtarrilaren 31ko ebazpena. McDonough Ryanaren aurka, C-12/11 arazoa, 66. atala.

¹¹⁹ Lyzckowska, K. “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista”, *loc. cit.* 3. orria.

Hirugarren lerroaldearen arabera, kontuan izan behar da hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak mugikortasun mugatua duten pertsonen eta euren laguntzaileen eta bakarrik bidaiatzen duten adin txikien beharrei arreta berezia eskaini behar diela, 261/2004 Erregelamenduko 11. artikularekin bat etorriz.

Azkenik, azpimarratu beharrekoa da gaur egun indarrean dagoen 261/2004 Erregelamenduaren arabera aireko garraiolariak daukan **sorospen betebeharrak ez duela gehieneko muga ekonomikorik eta salbuespenezko egoerek ez dutela aireko garraiolaria sorospen betebeharra bete behar izatetik askatzen**¹²⁰. Hala ere, Erregelamendua erreformatzeko proposamenak bertan behera uzte, atzerapen edo ontziratzearen ukapenaren atzean ekidin ezina zen salbuespenezko egoeraren bat egotekotan, hegaldiaz arduratzen den aireko garraiolariak ostatu emateko betebeharraren gehieneko kostua mugatzea proposatzen du, zehazki, ostatua emateko betebeharra 3 gautara eta gau eta bidaiari bakoitzeko gastua 100 eurotara mugatuz.

Ondorioz, orain arte burututako azterketatik ondorioztatu daiteke 261/2004 Erregelamenduak hegazkin bidaiariei hainbat eskubide aurrezagutzen dizkiela ontziratzea era arrazoitu gabean ukatzen zaienean eta hegaldien atzerapen eta bertan behera uzte kasuetan. Hala ere, esan beharra dago, Erregelamenduak arautzen duenaren eta ondoren errealitatean gertatzen denaren artean desberdintasunak ageri direla, izan ere, **errealitatean Erregelamenduak aintzatetsitako eskubide horiek egikaritu nahian bidaiariak zailtasun ugari izan ditzakete.**

Lehendabizi, beharrezkoa izango da bidaiariak aireko garraiolariaren aurrean erreklamazio bat tarteratzea. Hala ere, kasu gehienetan erreklamazio horren bitartez garraiolariak ez du galdatutakoa onartzen. Ondorioz, bidaiariak zuzenean auzibidera edo gatazkak konpontzeko judioz kanpoko bideetara jo dezakete, edo aurretiaz, Estatu kide bakoitzean eskuduna den organoaren aurrean, Espainiaren kasuan AESAren aurrean, erreklamazio bat tarteratuz aireko garraiolaria ordaintzera behartzen saiatu daitezke.

Azken aukerari dagokionez, esan beharrekoa da Espainian bidaiariak AESAren aurrean erreklamazioa bat tarteratuz gero (dohakoa da) eta AESAk, eskuduna izanik¹²¹ 261/2004

¹²⁰ Zentzu honetan, EBJAren 2006ko urtarrilaren 10eko ebazpena (C-344/04 arazoa), Lyzckowska, K. "Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista", *loc. cit.*, 4. orria; eta Pazos Castro, R. *La protección del consumidor en el transporte (...)*, *op. cit.*, 151. orria.

¹²¹ AESA 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian erreklamazioak ezagutzeko eskuduna izango da Espainiatik irten diren hegaldietan eta Europar Batasuneko aireko garraiolari baten bitartez hirugarren estatu batetik Espainiara iritsi diren hegaldietan bidaiatu duten bidaiarien kasuan. AESA, *Informe Anual*

Erregelamenduaren oinarrian bidaiariaren eskubideak eta garraiolariaren betebeharrak aztertu ondoren, bidaiariaren aldeko txosten bat ematen badu¹²², txosten hori ez dela loteslea izango aireko garraiolariarentzat. Txostenak borondatezko izaera izateak dakarren ondorioa da txostenaren betetze edo ez betetzea aireko garraiolariaren esku uzten dela, bidaiaria are posizio ahulagoan utziz. Hortaz, aireko garraiolariak AESAk emandako txostena jarraitu ezean, bidaiariak, prozedurarekin aurrera jarraitu nahi izanez gero, auzibidera jo beharko du bere eskubideen egikaritzan dagokion konpentsazioa jaso ahal izateko. Une horretan bidaiari askok amore ematen dute auzibidea prozesu luzea, garestia eta konplexua delako askotan eta erreklamazioaren zenbatekoa baino kopuru altuagoko prozesuari loturiko gastuak sor daitezkeelako.

Ondorioz, argi dago errealitatean bidaiariak 261/2004 Erregelamenduan aurreikusitako eskubideak eta aintzatzetako babesa lortzeko zailtasunak izan ditzaketela eta horiek murrizteko, besteak beste, Espainian komenigarria izango litzateke AESAk emandako txostenei izaera loteslea aintzatesteko ekimenak abian jartzea¹²³.

6. COVID-19aren eragina hegazkin bidaiariaren eskubideetan

Hegazkin bidaiariak eta aireko garraioaren sektoreak aurrekaririk gabeko kalteak jasan dituzte Covid-19ak eragindako mundu mailako pandemiaren ondorioz. Izan ere, birusaren hedapena geldiarazteko Estatuak autoritateek hartutako neurriek milaka hegaldiren bertan behera uztea eragin dute, posible izanik garraioaren sektorea pandemiak gehien kaltetutako sektoreetako bat izatea¹²⁴.

2019 de actividad en Derechos de los Pasajeros, 4. orria. Eskuragarri: <https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/derechos-de-los-pasajeros/informe-anual-y-encuesta-de-satisfaccion>

¹²² AESAk 2019. urtean bere eskuduntzakoak ziren 25.017 erreklamaziotik, txostena argitaratu zenerako ebatzitako 23.906 erreklamazioetatik 23.383 bidaiariaren alde ebatzi zituen. AESA, *Informe Anual 2019 de actividad en Derechos de los Pasajeros*, 15. orria.

¹²³ Horren harira, esan beharrekoa da, 2020ko maiatzean Alberto Garzonek, Espainiako kontsumo ministroak, Kongresuan adierazi zuela Kontsumo ministerioa AESAren batera lanean ari zela Covid-19a zela eta bertan behera gelditutako hegaldien ondorioz aireko garraiolariak bidaiariari dagozkien zenbatekoak ordaintzen dizkietela ziurtatzeko auzibidez kanpoko bide lotesle bat eratzeko. Atlas España, *El Gobierno habilitará un "mecanismo extrajudicial" para que las aerolíneas reembolsen los billetes*. Eskuragarri: https://www.abc.es/espana/abci-gobierno-habilitara-mecanismo-extrajudicial-para-aerolineas-reembolsen-billetes-202005111636_video.html#

¹²⁴ Europako Batzordearen esanetan: "Los sectores de los viajes y el turismo de la Unión señalan una disminución de las reservas de entre el 60% y el 90% con respecto al mismo período del año pasado. El número de solicitudes de reembolso presentadas por viajeros a raíz de las cancelaciones supera ampliamente al de nuevas reservas". Europako Batzordearen 2020ko maiatzaren 13ko 2020/648 Gomendia.

Egoera horretan **Europako Batzordeak 2020ko martxoaren 18an Covid-19aren pandemiaren testuinguruan garraio bide desberdinetako bidaiarien eskubideen inguruko Erregelamenduen zenbait xedapen interpretatzeko zuzentarauak eman zituen**¹²⁵. Zuzentarau horiek lehendabizi, tren, itsasontzi, autobus eta hegazkin bidaiariei babesa eskaintzeko Erregelamendu desberdinei aplikagarriak zaizkien zenbait argibide jasotzen dituzte eta ondoren, Erregelamenduz Erregelamenduko azalpenak.

Garraibide guztiei komunak zaizkien argibideei dagokienez, aipatzekoa da Erregelamendu horiek ez dituztela bidaiariak bidaiatu ezin duten edo euren borondatez bidaia bertan behera utzi nahi izatearen hipotesiak jasotzen. Kasu horietan bidaiariak diru-itzulketa jasotzeko izango duten eskubidea kontratatutako garraio-txartelaren araberakoa izango da. Hala ere, Covid-19ak eragindako egoera ekonomiko zailean, zenbait garraiolari bidaia bertan behera utzi nahi duten edo bidaiatu ezin dezaketen bidaiariei epe zehatz batean erabili ahal izateko bidai-bonuak eskaintzen ari dira.

Erregelamenduz Erregelamenduko azalpenei dagokienez jarraian, lan honen xedea dela eta, **Europako Batzordeak 261/2004 Erregelamendua Covid-19aren garaian aplikatzerako orduan kontuan izan beharreko argibide garrantzitsuenak bakarrik aztertuko dira.**

Lehendabizi, aurretiaz ikusi den bezala, hegaldia bertan behera gelditzen denean bidaiariei errenboltsorako edo ordezko garraio baterako eskubidea dagokie. Eskubide horren baitan bidaiariari eskaintzen zaion diru-itzulketari dagokionez, Europako Batzordeak adierazi du bidaiariak joan-etorriko hegaldiak modu berezian erreserbatu dituztenean, joaneko hegaldia bertan behera geldituz gero, bidaiariak joaneko hegaldiaren diru itzulketa bakarrik jasotzeko eskubidea izango duela. Aldiz, joan eta etorriko hegaldiak erreserba berdinean kontratatu badira (nahiz eta hegaldiak aireko garraiolari desberdinek aurrera eraman) eta joaneko hegaldia bertan behera gelditu bada, aireko garraiolariak bi aukera eskaini beharko dizkio bidaiariari: bi hegaldiengatik ordaindutakoaren itzulketa edo joaneko hegaldiaren ordezko hegaldi bat.

Lehenbailehen eta antzekoak diren baldintzetan bidaiaria helmugara eramateko aukeraren kasuan, kontuan izan behar da ez ohiko egoera honetan ordezko garraioak atzerapen luzeak jasan ditzakeenez, aukera hori zalantzan gelditzen dela. Horren harira, Europako Batzordeak adierazi du ordezko garraioaren aukera eskaintzerakoan aireko garraiolariak bidaiariari atzerapen luzea jasateko aukeraren berri eman beharko diola.

¹²⁵ 2020ko martxoaren 18an Europar Batasuneko Aldizkari Ofizialeko CI 89/1 alean argitaratua.

Bigarrenik, Europako Batzordeak adierazi du **Covid-19a eta birusak eragindako mundu mailako pandemia geldiarazteko Estatueteako autoritateek hartutako neurriak salbuespenezko egoeratzat jo behar direla**, horiek ez bait daude aireko garraiolarien ohiko jarduerari atxikita ezta euren kontrol eraginkorraren baitan. Era berean, ekidin ezintasunaren inguruko frogari dagokionez, Batzordeak adierazi du Estatueteako autoritateek mugak ixteko, zenbait tokitatik eratorritako hegaldiak debekatzeko, soilik Estatu horretako nazionalak edo egoiliarak sartzen uzteko edo pertsonen zirkulazioa mugatzeko neurriak hartzen dituztenean, salbuespenezko egoeraren, hegaldiaren bertan behera uztearen edo atzerapenaren **ekidin ezintasuna frogatuta gelditzen dela**. Guzti horrek ondorio oso garrantzitsu bat dakar berarekin, hain zuzen ere, **Covi-19aren testuinguruan bertan behera utzitako edo atzeratutako hegaldien bidaiariek ez dutela 7. artikuluan jasotako konpentsaziorako eskubiderik izango**. Hala ere, ezin daiteke ahaztu salbuespenezko egoerak direla eta aireko garraiolariak konpentsazioa ordaintzetik askatuta gelditzen badira ere, egoera horrek ez diela izan ditzaketen gainerako betebeharretatik askatzeko aukerarik ematen.

Bestalde, 2020ko maiatzaren 13an Europako Batzordeak Covid-19aren testuinguruan aireko garraiolariak bidaiariei kontratatutako hegazkin-txartelengatik ordaindutako zenbatekoaren diru-itzulketa bidai-bonuen bitartez bueltatzearen inguruko **2020/648 Gomendioa** eman zuen¹²⁶. Izan ere, bonuak garraiolariak jasotako diru-itzulketa guztiei aurre egiteko likidezia falta ekiditeko milaka bidaiariri eskainitako aukera bihurtu dira.

Hala ere, azpimarratu beharrekoa da, konpentsaziorako eskubidea aztertzerakoan ikusi den bezala, bidaiariak diru-itzulketa galdatuz gero, 261/2004 Erregelamenduko 7.3. artikulua araber, bonuen bitarteko itzulketa bidaiariaren berariazko onarpen sinatuarekin bakarrik eraman daitekeela aurrera. Beraz, bonuak jasotzeko onarpenik egon ezean, aireko garraiolariak hegazkin-txartelaren diru itzulketa eskudirutan, banku-transferentzia elektronikoko bitartez edo txeke bidez egin beharko du. Ondorioz, **bidai-bonuak aireko garraiolariak bidaiariei galdatutako diru-itzulketa burutzeko aukera bat dira, baina ez daukate derrigorrezko izaerarik**.

Aireko garraiolariak izan ditzaketen likidezia arazo posibleak ekiditeko Europako Batzordeak bidaiarientzat bidai-bonuak diru-itzulketa baino erakargarriagoak izateko bonu horiek zenbait ezaugarri izatea gomendatu zuen, besteak beste:

1. Bonuak aireko garraiolariaren likidezia-ezatik babestuta egotea, bide publikotik zein pribatutik.

¹²⁶ 2020ko maiatzaren 14an Europar Batasuneko Aldizkari Ofizialeko L 151/10 alean argitaratua.

2. Bonuak gutxienez 12 hilabeteko balio-denbora izatea. Behin balio-denbora igarota bidaiariak ez badu bonua osorik edo partzialki erabili, aireko garraiolariak automatikoki zenbatekoa itzuli beharko dio gehienez 14 eguneko epean.
3. Bidaiariak hegaldia bertan behera uzteagatik jaso duen bonua beste bidaiari batzuei besterentzeko aukera izatea gastu gehigarririk gabe.
4. Bonuetan bertan bonu horrengatik bidaiariak izango dituen eskubideak eta balio-denbora agertu behar dira. Gainera, denboran irauten duen bitarteko batean igorri beharko dira, adibidez, paperean edo mezu elektronikoko bitartez.
5. Bonuak hasiera batean kontratatutako bidaiak baino balio handiagoa izatea, bai kopuru finko bat gehituz edo zerbitzu osagarriak eskainiz.

Era berean, Europako Batzordeak Estatu-kideetako eta Europar Batasuneko kontsumitzaileen eta bidaiarien elkarteei bidaiariei bidai-bonuak onartzeko gomendatzea eskatzen die.

Azkenik, esan beharrekoa da gomendioek izaera loteslerik ez daukatenez, Estatu kideek jarrera desberdinak hartu ditzaketela horien aurrean.

Espainiaren kasuan, Europako Batzordeak Gomendia eman aurretik, martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege-Dekretuko¹²⁷ 36.4. artikuluan bidai-bonuak arautu ziren, baina soilik bidaiak konbinatuen kasurako. Hasiera batean, artikulua horren bitartez ez ziren bidai-bonuak erakargarriagoak egiteko pizgarri gehiegi barneratu, 12 hilabeteko gutxienezko iraupen epea eta bonua erabili ezean diru-itzulketa jasotzeko aukera baino ez. Hala ere, Europako Batzordeak Gomendia eman ondoren, uztailaren 9ko 21/2020 Errege Lege-Dekretuko¹²⁸ 5. azken xedapenaren bitartez 36.4. artikulua edukia Europako Batzordearen Gomendia moldatu zen bi zentzu hauetan: alde batetik, bonuen igorpena bidaiariaren onespenera meneratzeko; eta bestetik, bonuaren urte beteko iraupen aldia igaro ondoren bidaiariak bonua partzialki edo osorik erabili ez duen kasuetan, bonuaren zenbatekoaren diru itzulketa 14 egunetan egiteko epea ezartzeko. Beraz, ikusi daitekeenez Espainiaren kasuan ez dira bonuak erakargarriagoak egiteko pizgarri gehiegi barneratu.

¹²⁷ 2020ko martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege-Dekretua, Covid-19ari aurre egiteko alor sozialean eta ekonomikoan hartutako neurri osagarri buruzkoa, 2020ko apirilaren 2an Espainiako Aldizkari Ofizialean argitaratua.

¹²⁸ 2020ko ekainaren 9ko 21/2020 Errege Lege-Dekretua, Covid-19ak eragindako osasun krisiari aurre egiteko hartutako premiazko prebentzio-, euste- eta koordinazio neurri buruzkoa, 2020ko ekainaren 11an Espainiako Aldizkari Ofizialean argitaratua.

7. Ondorioak

Lana amaitzear dagoela, 261/2004 Erregelamenduaren oinarrian hegazkin bidaiariak dituzten eskubideen inguruan egindako analisitik ateratako ondorioak mahaigaineratzea dagokit.

Hori horrela, lehendabizi, esan beharrekoa da, 261/2004 Erregelamenduak aurretiaz indarrean zegoen 295/91 Erregelamenduarekiko aurrera pausu handi bat suposatu duela, izan ere, Europar Batasunean araututa ez zeuden hegaldien bertan behera uzteak eta atzerapenak arautu zituen eta, ontziratzearen ukapenarekin batera, egoera horietan hegazkin bidaiarien gutxieneko eskubideak ezarri zituen. Hortaz, 261/2004 Erregelamenduak gaur egun bizi garen mundu globalizatuan hain ohikoak bihurtu diren hegaldietan eman daitezkeen eragozpen garrantzitsuenei erantzuna ematen saiatu da, hegazkin-bidaiariei babes maila ahalik eta altuena eman nahian, baina beti ere, aireko garraiolarien eta bidaiarien interesen artean oreka bat mantenduz.

Hala ere, 15 urte baino gehiago indarrean egon ondoren, 261/2004 Erregelamendua erreformatu behar delakoan nago. Izan ere, Erregelamenduak hegazkin-bidaiariei babes ematea helburu nagusizat badu ere, zalantzak sortzen dituzten kontzeptu eta hutsune ugari daude Erregelamenduan, horrek ezinbestean bidaiarien babes-maila murrizten duelarik. Argitasun falta horren adierazle izango litzateke lan osoan zehar etengabe EBJAk azken urteetan Erregelamenduan jasotako hainbat kontzepturen inguruan eman behar izan dituen argibideak barneratu behar izatea. Hori horrela, nire ustez komenigarria da 261/2004 Erregelamendua erreformatzea EBJAk eman dituen argibiderik garrantzitsuenak (adibidez, iriste orduarekiko 3 ordu edo gehiagoko atzerapena jasaten duten bidaiariei konpentsaziorako eskubidea aintzatestea) eta arautu gabe dauden zenbait kontzeptu berri (hegaldien berrantolaketak edo konexioen galerak) barneratzeko. Modu horretan, hegazkin-bidaiariak babes maila handiagoa eskaintzen dien testu argi eta erabilgarri bat izango lukete.

Azkenik, aurretiaz adierazi den moduan, esan beharrekoa da 261/2004 Erregelamenduak hegazkin bidaiariei hainbat eskubide aurrezagutzen badizkie ere, errealitatean bidaiarientzat eskubide horien egikaritzea lortzea ez dela batere erraza izaten, gehienetan auzibidez kanpo egiten diren ahaleginek ez dutelako emaitzarik izaten eta askotan bidaiariak auzibidera jotzeko aukera alde batera uzten dutelako horrek suposatu dezakeen denbora eta dirua dela eta. Guzti honek 261/2004 Erregelamenduak bidaiariei eskaintzen dien babes maila zalantzan jartzen du nolabait, izan ere, nahiz eta paperean bidaiariak eskubide pila bat izan, horiek errealitatera eramanez ahal izateko dauden zailtasun guztiak ikusita, ez da harritzekoa bidaiari askok azkenean ahalegin horretan amore ematea. Gainera, 261/2004 Erregelamenduan

oinarritutako bidaiarien eta aireko garraiolarien arteko nazioarteko gatazketan, ezargarri den legea eta batez ere, nazioarteko judiziozko eskuduntza zehazteko arauak, hots, Erroma I eta Brusela I *bis* Erregelamenduek, garraio kontratuak kontsumitzaileekin egindako kontratuen esparrutik kanpo uzteak, babesgabezi hori areagotzen du, batez ere, nazioarteko judiziozko eskuduntzaren kasuan, ez bait da behar beste kontuan hartzen alderdien artean ematen den desoreka. Hori horrela, nire ustez komenigarria litzateke alde batetik, AESAk emandako txostenei izaera loteslea ematea; eta bestetik, garraio kontratuak kontsumitzaileekin egindako kontratuen babes eremuan barneratzea, bereziki, Brusela I *bis* Erregelamenduaren kasuan.

8. Bibliografia

- ARRIBAS HERNANDEZ, A., “Derechos derivados del retraso en el transporte aéreo al amparo del reglamento (CE) 261/2004 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas”, *El Derecho*. 2010eko uztailaren 29a. Eskuragarri: <https://elderecho.com/derechos-derivados-del-retraso-en-el-transporte-aereo-al-amparo-del-reglamento-ce-2612004-y-la-jurisprudencia-del-tribunal-de-justicia-de-las-comunidades-europeas>
- BROBERG, M. “Air passengers’ rights in the European Union: The Air Carriers”. *Journal of Business Law*, 7. zenbakia, 2009.
- CORDERO ALVAREZ, C.I., “Cuestiones de competencia judicial internacional en el ejercicio del derecho de compensación de los pasajeros en el transporte aéreo en la Unión Europea”. *La Ley Mercantil*, 49. zenbakia, 2018. Eskuragarri: https://www.smarteca.es/myreader/SMTA12120_00000000_201807010000004900_00?fileName=content%2FDT0000280474_20180724.HTML&location=pi3045&anchor=tBody&publicationDetailsItem=SystematicIndex
- FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatutos y responsabilidad*, Madril, Dykinson, 2013.
- FLAQUER RIUTORT, J., “De nuevo sobre el concepto de circunstancias extraordinarias utilizado en el Reglamento (CE) nº261/2004, sobre compensaciones a los pasajeros en caso de gran retraso de los vuelos”, *La Ley mercantil*, 61. alea, 2019.
- GASCÓN MARCÉN, A., “Propuesta de reforma de los derechos de los pasajeros aéreos en la Unión Europea”, *Actas Congreso Internacional de Turismo Zaragoza*, 2014.
- HERNANDEZ RODRIGUEZ, A. “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable”. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 3. zenbakia, 2011.
- HERRERA, B, “Mapa interactivo de la IATA brinda las últimas restricciones de COVID-19, con alertas disponibles en tiempo real.”, *Informe aéreo*, 2020, Eskuragarri: <https://informeaereo.com/2020/06/mapa-interactivo-de-la-iata-brinda-las-ultimas-restricciones-de-covid-19-con-alertas-disponibles-en-tiempo-real/>
- LARREA PIQUERAS, N., *La responsabilidad de las compañías aéreas en caso de cancelación a la luz del actual Reglamento 261/2004 y su futura modificación* (Graduko tesia), Madrileko Carlos III Unibertsitatea, Madril, 2013.

- LYCZKOWSKA, K., “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista”, *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 2. zenbakia, 2012.
- MARQUEZ LOBILLO, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, Madril, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, 2013.
- PAZOS CASTRO, R. “El derecho a compensación por retraso en la normativa europea de transporte aéreo de pasajeros.”, *InDret, Revista para el análisis del derecho*, 2. zenbakia, 2017.
- PAZOS CASTRO, R. *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros*. Madril, Wolters Kluwer, 2018.
- PÉREZ MORIONES, A., “Derecho a compensación en caso de cancelación y gran retraso de vuelos”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, 2. alea, 2019.
- PETIT LAVALL, M.V. *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes*. Castellón de la Plana, Servicio de Comunicación y Publicaciones Universitat Jaume I, 2018.
- PETIT LAVALL, M.V., “La protección del pasajero más allá del Reglamento (CE) 261/2004 y del Convenio de Montreal: cláusulas abusivas y competencia desleal”, *Diritto e politica dei trasporti*, 2. zenbakia, 2019.
- RUEDA VALDIVIA, R., “Acciones de compensación frente a transportistas de hecho por denegación de embarque, cancelación o gran retraso en vuelos de conexión: Aspectos jurisdiccionales”, *La Ley Unión Europea*, 59. zenbakia, 2018ko maiatza.
- SENADOR, S. “Nuevo récord en los aeropuertos europeos: 1.106 millones de pasajeros en 2018”, *Expansión – Transporte y turismo*, 2019ko abenduaren 7a. Eskuragarri:<https://www.expansion.com/empresas/transporte/2019/12/06/5dea383fe5fdea56248b46b9.html>

BESTE INFORMAZIO ITURRI BATZUK

- AESA, *Informe Anual 2019 de actividad en Derechos de los Pasajeros*. Eskuragarri: <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/derechos-de-los-pasajeros/informe-anual-y-encuesta-de-satisfaccion>
- Eurobarometroa eta Europako Batzordea. *Menos de la mitad de los viajeros de la UE conocen sus derechos como pasajeros*. Almeriako Europako Dokumentazio Zentroa, 2020ko urtarrilaren 16a. Eskuragarri: <https://www.cde.ual.es/menos-de-la-mitad-de-los-viajeros-de-la-ue-conocen-sus-derechos-como-pasajeros/>
- Europako Batzordeak 2016ko ekainaren 15ean 261/2004 Erregelamenduaren inguruan emandako C-214 gidalerroak.
- Eurostat eta Europako Batzordea. *Ficha informativa sobre el número de pasajeros aéreos en la UE desde 1993 hasta 2018*. Almeriako Europako Dokumentazio Zentroa, 2019ko abenduaren 12a. Eskuragarri: <https://www.cde.ual.es/ficha/numero-de-pasajeros-aereos-en-la-ue-3/>
- Hegazkineria zibileko nazioarteko erakundea, “Disruptive passengers”, *Skybrary*, 2018ko uztailaren 24a, Eskuragarri: https://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers#:~:text=Annex%2017%20to%20the%20International,rules%20of%20conduct%20at%20an
- IATA, “Sanciones para los viajeros que rehúsen llevar mascarilla.”, IATAren 66. Adierazpena, 2020ko abuztuaren 24a, Eskuragarri: <https://www.iata.org/contentassets/30a325511df1464baf586ab124421f97/2020-08-24-01-sp.pdf>

JURISPRUDENTZIA

- EBJAren 2008ko uztailaren 10eko epaia. *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland Diether Schenkel* aurka, C-173/07 arazoa.
- 2009ko uztailaren 9ko epaia, Peter Rehder Air Baltic Corporationen aurka, C-204/08 arazoa.
- EBJAren 2009ko azaroaren 19ko epaia, Sturgeon Condor Flugdienst GmbHren kontra eta Bock eta Lepuschitz Air France SAren aurka, epai bakarrean pilotutako C-402/07 eta C-432/07 arazoak.
- EBJAren 2012ko urriaren 4ko epaia, Finnair Oyj Timy Lassooyen aurka, C-22/11 arazoa.
- EBJAren 2011ko urriaren 13ko epaia, Sousa Rodríguez eta beste batzuk Air France S.A.-ren aurka, C-83/10 arazoa.
- EBJAren 2012ko urriaren 23ko epaia, Emeka eta beste batzuk Deutsche Lufthansa AGren aurka eta The Queen Civil Aviation Authorityren kontra, epai bakarrean pilotutako C-581/10 arazoa eta C-629/10 arazoa.
- EBJAren 2013ko urtarrilaren 31ko epaia. Denise McDonough Ryanair Ltd-ren aurka, C-12/11 arazoa.
- EBJAren 2013ko otsailaren 26ko epaia, Air France S.A Heinz-Gerke Folkerts eta Luz-Teresa Folkertsen kontra. C-11/11 arazoa.
- EBJAren 2014ko irailaren 4ko epaia, Germangings GmbH Ronny Henningen aurka, C-452/13 arazoa.
- EBJAren 2014ko azaroaren 14ko autoa, Siewert Condor Flugdienst GmbH-ren aurka, C-394/14 arazoa.
- EBJAren 2015eko irailaren 17ko epaia, Corina van der Lans Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV-ren aurka, C-257/14 arazoa.
- EBJAren 2016ko martxoaren 10eko epaia, Flight Refund Ltd Deutsche Lufthansa AGren kontra, C-94/14 arazoa.
- 2016ko urriaren 5eko EBJAren autoa, Ute Wunderlich Bulgarian Air Charter Limiteden aurka, C-32/16 arazoa.
- EBJAren 2017ko maiatzaren 11ko ebazpena, Krijgsman Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV-ren aurka, C-302/16 arazoa.
- EBJAren 2017ko maiatzaren 4ko epaia, Pešková eta Peška Travel Service S.A.ren aurka, C-315/15 arazoa.
- EBJAren 2017ko irailaren 7ko epaia, Bossen eta beste batzuk Brussels Airlines SA/NV-ren aurka, C-559/16 arazoa.
- 2018ko martxoaren 7ko epaia, Flightright GmbH Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. ren aurka, Roland Becker Hainan Airlines Co. Ltd-ren kontra eta Barkan eta beste batzuk Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.-ren aurka, epai bakarrean pilotutako C-274/16, C-447/16 eta C-448/16 arazoak.
- EBJAren 2019ko apirilaren 4ko epaia, Germanwings GmbH Wolfgang Pauelsen kontra, C-501/17 arazoa.
- EBJAren 2019ko ekainaren 26ko epaia, Moens Ryanair Ltd-ren aurka, C-159/18 arazoa.